

Regeringens proposition

2003/04:106

Lag om sjöfartsskydd

Prop.
2003/04:106

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 april 2004

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till en lag om sjöfartsskydd. Lagen skall komplettera förordningen (EG) nr xxxx/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Genom EG-förordningen görs de regler om sjöfartsskydd som i december 2002 antogs av de till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) anslutna staterna till gällande rätt inom gemenskapen. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bl.a. terrorism. Rederier, fartyg och hamnanläggningar skall samarbeta för att upptäcka och bedöma hot i form av brottsliga handlingar mot sjöfartssektorn. Flaggstater och hamnstater skall aktivt delta i skyddsarbetet genom bl.a. besiktningar av fartyg och hamnanläggningar samt återkommande inspektioner av dessa.

I den föreslagna lagen om sjöfartsskydd anges bl.a. att det skall vara möjligt att utföra kroppsvisitation och undersöka egendom på fartyg eller i hamnanläggningar utan att någon misstanke om brott föreligger, på samma sätt som i dag sker inom flygsektorn. Vidare införs straffbestämmelser för den som inte genomför sjöfartsskyddet på det sätt som anges i EG-förordningen eller på annat sätt bryter mot bestämmelserna i förordningen. I övrigt innehåller förslaget till lag om sjöfartsskydd bl.a. vissa kompletterande tillsynsregler, bestämmelser om avgifter för sjöfartsskyddet samt bestämmelser om vem som skall bestämma vilken s.k. skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar.

I lagen om sjöfartsskydd föreslås, utöver bestämmelser som kompletterar EG-förordningen om sjöfartsskydd, bestämmelser som krävs för att genomföra vissa av de nya internationella regler som antagits av IMO men som inte regleras i EG-förordningen.

Förutom den nya lagen om sjöfartsskydd föreslås också ändringar i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning för att ange Kustbevakningens brottsförebyggande och brottsbekämpande uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet, och dessutom föreslås att en hänvisning i ordningslagen (1993:1617) görs till de föreslagna bestämmelserna om ordning i lagen om sjöfartsskydd. Prop. 2003/04:106

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om sjöfartsskydd.....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning ..	13
2.3	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617) .	14
3	Ärendet och dess beredning.....	15
4	Bakgrund	17
4.1	Bakgrunden till de internationella bestämmelserna	17
4.2	De nya reglerna i SOLAS-konventionen	18
4.2.1	Ett nytt kapitel om sjöfartsskydd	18
4.2.2	Automatiskt identifikationssystem (AIS), IMO-identifikationsnummer och fartygs- historik	23
4.2.3	Sjöfartsskyddets samband med andra regelverk	24
4.3	EG-förordningen om sjöfartsskydd.....	25
4.3.1	Inledning	25
4.3.2	EG-förordningens tillämpningsområde m.m. .	25
4.3.3	Upprättandet av en sambandspunkt	27
4.3.4	Inspektioner av kommissionen	27
4.4	Hur skall övriga ändringar i SOLAS genomföras i EG- rätten?.....	27
5	Regeringens förslag	29
5.1	En lag om sjöfartsskydd.....	29
5.1.1	Skyddsnivåer m.m.	31
5.1.2	Tillsyn	35
5.1.3	Skyldighet att biträda vid utförandet av skyddsutredningen	42
5.1.4	Undersökning av personer och egendom m.m.	43
5.1.5	Ordningsbestämmelser	48
5.1.6	Skyddsplaner för hamnanläggningar	49
5.1.7	Skyddsdeklaration.....	50
5.1.8	Identifikationsnummer och fartygshistorik.....	51
5.1.9	Avgifter	51
5.1.10	Straff	53
5.1.11	Behörig domstol i brottmål	57
5.1.12	Överklagande	58
5.1.13	Tystnadsplikt.....	60
5.2	Ändringar i andra författningar	61
5.2.1	Brottsbekämpande uppgifter för Kustbevakningen	61
5.2.2	Hänvisning i ordningslagen	61
6	Kostnader och andra konsekvenser	62
6.1	Myndigheterna	63

6.1.1	Sjöfartsverket	63
6.1.2	Polisen.....	68
6.1.3	Kustbevakningen	72
6.1.4	Tullverket.....	74
6.1.5	Åklagarna och domstolarna	76
6.2	Kommunerna.....	77
6.3	Rederierna och hamnanläggningarna.....	78
6.3.1	Rederierna.....	78
6.3.2	Hamnanläggningarna	79
6.3.3	Gemensamma konsekvenser.....	82
6.3.4	Remissinstansernas synpunkter avseende finansiering och andra konsekvenser	84
6.4	Personalen i sjöfartssektorn	84
6.5	Allmänheten	86
6.6	Jämställdhet och miljöeffekter	87
7	Ikraftträdande	88
8	Författningskommentar	89
8.1	Förslaget till lag om sjöfartsskydd.....	89
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning ..	98
8.3	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	98
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning.....	99
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser	239
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	240
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	249
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 april 2004.....	252
	Rättsdatablad.....	253

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:106

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om sjöfartsskydd,
2. lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning,
3. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning nr xxxx/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar¹ (förordning (EG) nr xxx).

2 § Begrepp i denna lag skall ha samma innebörd som i förordning (EG) nr xxx.

Beslut om skyddsnivå och ytterligare åtgärder

3 § Rikspolisstyrelsen fattar, efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen, beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning. Om något beslut inte fattas råder den lägsta skyddsnivån.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen fatta beslut enligt första stycket om förändring av skyddsnivån utan att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Ett sådant beslut skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Sjöfartsverket och Kustbevakningen har hörts.

I brådskande fall får också en polismyndighet fatta beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut skall genast underställas Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen, utan dröjsmål prövar om beslutet skall bestå.

4 § Beslut om att ytterligare åtgärder utöver de som anges i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan skall vidtas för ett fartyg eller en hamnanläggning vid den högsta skyddsnivån får fattas av Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket eller Kustbevakningen. Innan ett sådant beslut fattas skall den beslutande myndigheten ha hört de båda andra myndigheterna.

Om ett fartyg trafikerar Sveriges territorialhav eller om information har lämnats om att fartyget avser att gå in på territorialhavet, får för det fartyget sådana beslut som anges i första stycket fattas av Sjöfartsverket när de två lägre skyddsnivåerna råder.

¹ EUT L x.x.2003, x (Celex 32003Rxxxx).

5 § Statens kostnader för sjöfartsskyddet skall täckas av avgifter. Dessa avgifter skall tas ut för de fartyg och hamnanläggningar som är föremål för tillsynen av sjöfartsskyddet.

Tillsyn

6 § Den som verkställer en tillsynsförrättning enligt bestämmelserna i bilaga 1 eller 2 till förordning (EG) nr xxx eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till ett fartyg eller en hamnanläggning och att där göra de undersökningar som han eller hon behöver samt att där ta del av handlingar och övrig information om fartyget eller hamnanläggningen.

7 § Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx.

Redaren, befälhavaren, rederiets och fartygets skyddschefer samt övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid sådana förrättningar.

8 § En hamnanläggnings innehavare ansvarar för att hamnanläggningen hålls tillgänglig för tillsynsmyndigheten och att tillsynsmyndigheten på annat sätt biträds vid tillsyn enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx.

Hamnanläggningens innehavare och skyddschef skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid sådana förrättningar.

9 § Den som utövar tillsyn av hamnanläggningar enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx får förbjuda en hamnanläggningsinnehavare att låta hamnanläggningen betjäna fartyg som omfattas av förordning (EG) nr xxx, om hamnanläggningen i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att den inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i anläggningens skyddsplan.

I stället för att ett förbud meddelas får hamnanläggningsinnehavaren föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen.

10 § Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx eller enligt 9 § får förenas med vite.

11 § Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som har upphört att gälla enligt bestämmelsen i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx skall omedelbart återlämnas till den som har utfärdat certifikatet.

Sjöfartsverket skall förklara ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat ogiltigt om

1. förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande om rättelse, inte har avhjälpats, eller
2. certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav.

Har ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat förklarats ogiltigt enligt andra stycket, skall certifikatet omedelbart överlämnas till Sjöfartsverket. Prop. 2003/04:106

Skyldighet för hamnanläggningsinnehavare att biträda vid skyddsutredning

12 § En hamnanläggningsinnehavare skall biträda vid utförandet av en skyddsutredning samt ta fram och lämna den information som behövs för att utredningen skall kunna genomföras.

Undersökning av personer och förvaringsställen m.m.

Kroppsvsitation och annan undersökning

13 § För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfarten, får den som uppehåller sig på ett fartyg eller i en hamnanläggning kroppsvisiteras. För samma ändamål får väska, fordon, gods, rum och annat slutet förvaringsställe på fartyget eller inom hamnanläggningen undersökas.

Den som vägrar att låta sig eller sin egendom undersökas, får avvisas eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen.

14 § Kroppsvsitation som är av mera väsentlig omfattning skall utföras i ett avskilt utrymme. Sådan visitation skall ske i vittnes närvaro, om den skall undersökas begär det och det kan ske utan större omgång. Kroppsvsitation av kvinna får utföras och bevittnas endast av en annan kvinna, om undersökningen inte sker genom metalldetektor eller liknande anordning. Kroppsvsitation som enbart innebär att föremål som en kvinna har med sig undersöks får dock utföras och bevittnas av en man.

15 § Kroppsvsitation och annan undersökning skall ske i den omfattning som anges i skyddsplanen för fartyget eller hamnanläggningen.

Rederiet och hamnanläggningsinnehavaren ansvarar för att undersökningarna sker i den omfattning som följer av skyddsplanerna för fartyget respektive hamnanläggningen. Dessa undersökningar skall bekostas av rederiet respektive hamnanläggningsinnehavaren.

16 § Kroppsvsitation och annan undersökning får, med den begränsning som följer av andra stycket, utföras av polisman, tjänsteman vid Kustbevakningen eller annan särskilt utsedd person som förordnats av en polismyndighet. Om personer och egendom undersöks av annan sådan särskilt utsedd person skall arbetet utföras under polisledning. Tullverket skall på begäran bistå polismyndigheten, om det behövs för att en undersökning skall kunna utföras. Rederiet eller hamnanläggningsinnehavaren skall biträda polismyndigheten eller Kustbevakningen i det praktiska kontrollarbetet om det behövs.

Kontroll av gods som står under tullövervakning enligt artikel 37 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om

17 § Om det vid kroppsvisitation eller annan undersökning påträffas föremål som kan komma till användning vid brott som utgör allvarlig fara för säkerheten i samband med sjöfart skall, om föremålet inte tas i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken, den hos vilken föremålet påträffats uppmanas att förvara föremålet på sådant sätt att det inte kan användas för brott. Den som inte följer en sådan uppmaning får avvisas eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen.

18 § Ett beslut enligt 13 § andra stycket eller 17 § fattas av den som enligt 16 § får utföra kroppsvisitation eller annan undersökning.

19 § Protokoll skall föras och bevis utfärdas om gjord kroppsvisitation, om den undersökte begär det vid förrättningen eller om föremål tas i beslag.

Ordning

20 § Utan rederiets, befälhavarens eller hamnanläggningsinnehavarens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av ett fartyg respektive en hamnanläggning för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som enligt 16 § får utföra kroppsvisitation eller annan undersökning får från fartyget eller hamnanläggningen avvisa eller avlägsna den som

1. obehörigen uppehåller sig där,
2. stör ordningen där, eller
3. äventyrar skyddet av fartyget eller hamnanläggningen.

Bemyndiganden

21 § Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfartsskyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn,
4. föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer,
5. föreskrifter om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg, och
6. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

² EGT L 302, 19.10.1992, 1 (Celex 31992R2913).

Straff

22 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av bestämmelserna i regel 9 i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx eller enligt 9 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

23 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i syfte att erhålla ett beslut om erkänd sjöfartsskyddsorganisation enligt bestämmelsen i punkt 4.3 i bilaga 3 till förordning (EG) nr xxx,

2. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i syfte att få en skyddsplan godkänd, ett skyddscertifikat utfärdat eller giltighetstiden för ett certifikat förlängd enligt bestämmelserna i punkterna 9.1–4, 16.1–3 och 19.1–3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen använder ett fartyg till sjöfart utan att fartyget har ett certifikat eller en skyddsplan som det skall ha enligt bestämmelserna i regel 9.1.1 i bilaga 1 respektive punkt 9.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

4. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen betjänar ett sådant fartyg som omfattas av förordning (EG) nr xxx utan att ha en godkänd skyddsplan enligt bestämmelserna i regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 16.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i fartygets skyddsplan, i ett certifikat eller i regel 4.1–2 i bilaga 1 och punkt 9.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

6. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen använder hamnanläggningen eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i hamnanläggningens skyddsplan eller regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 16.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

7. redare och ägare som uppsåtligen underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i regel 4.1–2 i bilaga 1 och punkt 19 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

8. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen underlåter att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten eller på annat sätt biträda tillsynsmyndigheten vid tillsyn enligt 8 §,

9. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar felaktig eller ofullständig information inför anlop av hamn när informationen har begärts enligt regel 9.2 i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx om gärningen inte är ringa samt

10. redare, befälhavare och hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte genomför en undersökning enligt bestämmelserna i 13 och 15 §§ eller som har beslutats med stöd av 4 §.

24 § Till böter döms

1. redare och hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte har utsett någon skyddschef enligt vad som krävs i bestämmelserna i punkterna 11.1, 12.1 eller 17.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

2. den som uppsåtligen inte upprättar en sjöfartsskyddsdeklaration enligt bestämmelserna i punkt 5 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

3. redare och befälhavare eller hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen förvarar fartygets respektive hamnanläggningens skyddsplan i strid med bestämmelserna i punkterna 9.7 eller 16.7 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen inte återlämnar eller överlämnar ett sjöfartsskyddscertifikat när det krävs enligt 11 §,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen inte medför en handling som skall finnas ombord på ett fartyg enligt bestämmelserna i regel 9.2.3 i bilaga 1, punkterna 9.1 och 10.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 21 § andra stycket 5,

6. befälhavare som uppsåtligen inte lämnar den information som krävs enligt bestämmelsen i regel 9.2.1.6 i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx samt

7. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte lämnar den information som krävs enligt bestämmelsen i punkt 14.6 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx.

25 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot det som sägs om tystnadsplikt i 30 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

26 § Till ansvar enligt denna lag skall inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1994:1009).

Behörig domstol

27 § Mål om ansvar enligt denna lag handläggs av den domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 21 kap. 1 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

Övriga bestämmelser*Omedelbar giltighet*

28 § Ett beslut enligt förordning (EG) nr xxx eller enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Överklagande

29 § Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

30 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt bestämmelserna i förordning (EG) nr xxx eller har utsetts till skyddschef får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om

1. sjöfartsskyddet ombord på fartyg eller i hamnanläggningar,
2. yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden,
3. enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden, eller
4. förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har utfört kroppsvisitation eller annan undersökning enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första och andra styckena.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Prop. 2003/04:106

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse
1 §¹

Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,
2. jakt,
3. fiske,
4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,
5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,
6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,
7. dumpning av avfall i vatten,
8. kontinentalsockeln,
9. fornminnen och sjöfynd,
10. fartygs registrering och identifiering,
11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,
12. märkning och användning av oljeprodukter,
13. utlänningars inresa till och utresa från eller vistelse i Sverige,
14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter.
14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter
och
15. *sjöfartsskydd.*

Lagen tillämpas i fråga om övervakning enligt punkterna 2–8, 10–12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Senaste lydelse 2000:350.

2.3 Förslag till lag om ändring i ordningslagen
(1993:1617)

Prop. 2003/04:106

Häriigenom föreskrivs att 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

10 §

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket skall ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna skall gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:00) om sjöfartsskydd.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Internationella sjöfartsorganisationen och Sjöfartsverkets utredning

Vid en diplomatkonferens den 9–13 december 2002 antogs av de till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) anslutna staterna internationella regler om sjöfartsskydd genom att ändringar gjordes i 1974 års SOLAS-konvention (the 1974 Safety of Life at Sea Convention – den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss).

Regeringen uppdrog den 21 november 2002 till Sjöfartsverket att utreda bl.a. hur de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd skulle kunna genomföras i svensk rätt. Sjöfartsverket redovisade i en rapport den 28 mars 2003 sitt uppdrag. Under tiden för Sjöfartsverkets utredning aviserade Europeiska kommissionen att den avsåg att komma med ett förslag till en EG-rättsakt om sjöfartsskydd. När Sjöfartsverket redovisade sitt uppdrag hade dock något förslag ännu inte lämnat kommissionen. Sjöfartsverket redogjorde därför för hur ett genomförande av konventionsändringarna kunde ske utan hänsyn till den aviserade EG-rättsakten.

Departementspromemorians utgångspunkter

Inom Näringsdepartementet utarbetades våren 2003 departementspromemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40) med förslag till hur konventionsändringarna om sjöfartsskydd skulle kunna genomföras i svensk rätt. Promemorian baserades i stor utsträckning på de förslag och huvudlinjer som presenterats i Sjöfartsverkets rapport.

Den 2 maj 2003 lämnade kommissionen ett förslag till EG-förordning i vilket konventionsändringarna om sjöfartsskydd bl.a. föreslogs bli gällande rätt inom gemenskapen (KOM[2003] 229 slutlig).

Med hänsyn till beredningskravet inbegripet remissförfarandet i 7 kap. 2 § regeringsformen och till lagstiftningsprocessen i övrigt behövde departementspromemorian remitteras under sommaren 2003 för att de föreslagna lagändringarna skulle kunna träda i kraft den 1 juli 2004 enligt åtagandet i konventionsändringarna. Det fanns därför inte någon realistisk möjlighet att bereda och i promemorian lämna förslag som beaktade förslaget till EG-förordning.

Utöver förslag grundade enbart på konventionstexten redogjordes dock i ett särskilt kapitel i promemorian översiktligt för vilka förslag som – om en EG-förordning slutligen kom att antas – fortfarande var aktuella för lagstiftning. Även om den lagtekniska lösningen därmed kunde komma att bli annorlunda än vad som krävs för att genomföra konventionsändringarna fanns således möjlighet för remissinstanserna att i sak ta ställning till även de förslag som blir aktuella med en antagen EG-förordning.

Förutom förslag till ny sjöfartsskyddslag lämnades i promemorian förslag till vissa lagändringar, bl.a. i sekretesslagen (1980:100). I denna proposition ingår dock inte den föreslagna sekretessändringen, eftersom

denna brutits ut ur sammanhanget och behandlats separat i propositionen Sekretess inom den civila sjöfarten, (prop. 2003/2004:58).

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*, och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/5102/RS).

EG-förordningen om sjöfartsskydd antogs den 31 mars 2004. Offentliggörande i Europeiska unionens officiella tidning kommer dock att ske först i slutet av april 2004. För att inte försena riksdagsbehandlingen väljer regeringen att överlämna propositionen till riksdagen redan innan offentliggörande skett.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 11 mars 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 3* trots att den EG-förordning som den föreslagna lagen skall komplettera ännu inte var formellt antagen. Beslutet grundades på den bedömningen att det formella antagandet inte kunde inväntas eftersom det i så fall fanns en stor risk för att den nationella lagstiftningen inte skulle hinna träda i kraft den 1 juli 2004. För det fall så inte skulle ske får detta avsevärda konsekvenser för Sveriges handel med utlandet.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*. Regeringen har beaktat Lagrådets synpunkter, vilka har medfört vissa justeringar i lagtexten och tillhörande författningskommentar. I övrigt finns kommentarer till Lagrådets synpunkter i den allmänna motiveringen (se avsnitt 5.1.1, 5.1.2.7, 5.1.4 och 5.1.10). Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4.1 Bakgrunden till de internationella bestämmelserna

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxxx/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (*bilaga 1*) baseras på det regelverk om särskilda åtgärder för ett ökat sjöfartsskydd som beslutats inom IMO.

Händelserna i New York och Washington den 11 september 2001 föranledde under det 22:a mötet med IMO:s församling i november 2001 kraftfulla uttalanden från såväl IMO:s generalsekreterare som flera länder, inte minst USA. Uttalandena resulterade i en resolution som betonade behovet av att vidta åtgärder för att något liknande inte skall inträffa inom sjöfarten. En farhåga som framfördes var att man för terroristsyften inom sjöfarten skulle kunna använda ett tankfartyg eller containerfartyg som bärare av vapen eller t.o.m. som ett vapen i sig för ett angrepp.

Efter ett intensivt arbete under år 2002 avslutades arbetet med sjöfartsskyddet genom en diplomatkonferens den 9–13 december 2002, då ett omfattande regelverk om skydd för fartyg och hamnanläggningar antogs. Reglerna togs i huvudsak in i ett för ändamålet nytt kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen. Till det nya kapitlet fogades en kod, the International Ship and Port Facility Security Code – den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden).

Avsikten med regelverket är att skydda den världsomfattande handelskedjan mot terroristattacker och andra brottsliga handlingar riktade mot fartyg och hamnanläggningar. Detta skall ske genom samarbete och informationsutbyte mellan stater, rederier, fartyg och hamnanläggningar. Bland annat regleras utförligt samverkan mellan fartyg och hamn, det som på engelska kallas ”ship-port interface”, för att ett effektivt skydd skall uppnås.

De nya bestämmelserna skulle automatiskt anses godkända av de fördragsslutande staterna den 1 januari 2004 om inte antingen en tredjedel av de fördragsslutande staterna eller fördragsslutande stater med en sammanlagd andel av världsflottan om minst 50 procent senast den 31 december 2003 hade anmält till IMO att de inte vill vara bundna av de nya reglerna, s.k. tacit acceptance procedure. Så har dock inte skett, vilket innebär att reglerna träder i kraft och skall tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2004. Regeringen har i propositionen Sjöfartsskydd (prop. 2002/03:124) föreslagit att riksdagen skall godkänna konventionsändringarna. Riksdagen har den 22 oktober 2003 bifallit trafikutskottets betänkande 2003/04:TU3, i vilket utskottet tillstyrkt regeringens förslag.

4.2.1 Ett nytt kapitel om sjöfartsskydd

Merparten av de regler som antogs vid diplomatkonferensen i december 2002 placerades således i ett nytt kapitel XI-2 i SOLAS, Särskilda åtgärder för att öka sjöfartsskyddet, samt ISPS-koden som det nya kapitlet hänvisar till. Koden består av två delar, dels del A som innehåller tvingande regler om framför allt vilka krav som ställs på stater, fartyg och hamnanläggningar, dels del B som inte är tvingande utan innehåller rekommendationer om hur de tvingande reglerna i del A konkret kan genomföras.

Reglerna, som skall tillämpas på lastfartyg med en bruttodräktighet¹ om 500 eller mer och passagerarfartyg som går i internationell trafik samt på hamnanläggningar som utför tjänster åt sådana fartyg, innebär att rederier, fartyg och hamnanläggningar skall bygga upp ett systemmässigt och fysiskt skydd mot brottsliga handlingar.

Reglerna skall dock inte tillämpas på örlogsfartyg, marina hjälpanläggningar och andra statliga fartyg som uteslutande används för statliga, icke kommersiella ändamål. Fartyg med en bruttodräktighet under 500, fartyg som inte drivs mekaniskt, primitiva träbåtar, fritidsbåtar och fiskefartyg omfattas inte heller.

Det systemmässiga skyddet består bl.a. i att rederierna och hamnanläggningarna skall upprätta rutiner för att få kontroll över vilka personer, vilken last och vilket annat gods som befinner sig på fartygen och i hamnanläggningarna. Vidare innehåller det systemmässiga skyddet krav på att utse skyddschefer och att tillhandahålla myndigheter och andra berörda information, men också att skydda den information som man har om dels passagerare och last/lastbärare, dels om fartygets respektive hamnanläggningens sjöfartsskydd.

Det fysiska skyddet består i att områden i en hamnanläggning kan behöva stängas in och övervakas manuellt eller med kameror. Ankommande och avgående passagerare eller last kan behöva separeras och in- och utpassering kontrolleras. Fartyg skall också vara försedda med ett larmsystem.

Den exakta utformningen av skyddet, både det systemmässiga och det fysiska, kommer att variera mellan olika fartyg och hamnanläggningar.

De fördragsslutande staternas skyldigheter inbegriper bestämmandet av vilken s.k. skyddsnivå (se avsnitt 5.1.1) som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar. Alla fartyg som för statens flagg samt fartyg som befinner sig i en hamn inom statens territorium eller som har aviserat sin avsikt att anlöpa en hamn inom statens territorium skall ges besked om vilken skyddsnivå som skall intas. Skyddsnivån indikerar vilken grad av beredskap mot angrepp som skall upprätthållas. Vidare skall varje stat upprätta en sambandspunkt som skall hantera information i sjöfartsskyddsfrågor till fartyg, hamnanläggningar, myndigheter och

¹ Bruttodräktighet är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med vissa undantag. Beräkningen av bruttodräktigheten sker enligt 1969 års internationella skeppsmättningskonvention och anges enhetslöst.

andra stater, bl.a. information om vilken skyddsnivå som gäller. De fördragsslutande staterna skall inspektera anlöpande fartyg för att kontrollera om fartygen uppfyller kraven på sjöfartsskydd. Även hamnanläggningar skall kontrolleras.

I korta drag kan det nya regelverket sägas innebära att det inom sjöfarten skall införas ett skydd för säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar som i stora delar liknar det som finns inom luftfarten.

I den ovan nämnda propositionen Sjöfartsskydd (prop. 2002/03:124), redogjordes för innehållet i de nya internationella reglerna. För en full förståelse av bakgrunden till EG-förordningen och de i denna proposition föreslagna lagändringarna är det dock av värde att redovisa SOLAS-ändringarna även här. Nedan redogörs således närmare för vilka huvudsakliga åtgärder och beståndsdelar som sjöfartsskyddet består av. Dessförinnan bör dock en förklaring av begreppen ”hamnanläggning” och ”hamnanläggningsinnehavare” lämnas.

”Hamnanläggning” och ”hamnanläggningsinnehavare”

Begreppet ”hamnanläggning” definieras i det internationella regelverket som en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, alltså det mer avgränsade område där passagerare och gods befinner sig vid det direkta ombordgåendet eller lastningen och lossningen. Samverkan mellan fartyg och hamn (ship-port interface) definieras som det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget. En hamnanläggning är således – oftast – ett mer begränsat område än en hamn eftersom det i den senare – oftast – finns andra aktiviteter än den nämnda samverkan mellan fartyg och hamn, således t.ex. vägar, upplagsplatser och magasin. Hamnanläggningen kan också innefatta sådana områden som ankarplatser, väntekajer och infartsleder. Även varv kan innefattas i definitionen. Var gränserna för varje enskild hamnanläggning skall dras måste avgöras från fall till fall. Om t.ex. en ankarplats anses ingå i en hamnanläggning kommer de regler som gäller för hamnanläggningar också att vara tillämpliga på ankarplatsen när så är relevant. Ankarplatser berörs även i avsnitt 6.1.3.

En ”hamnanläggningsinnehavare” är den person, fysisk eller juridisk, som utövar det avgörande inflytandet över hamnanläggningens drift. I vissa situationer är det nödvändigt att kunna identifiera vem som i det specifika fallet skall anses vara hamnanläggningsinnehavare. Detta gäller framför allt när straffansvar aktualiseras men även i samtliga de övriga fall där hamnanläggningsinnehavarens rättigheter och skyldigheter regleras. Vem som har det avgörande inflytandet över hamnanläggningens drift beror givetvis på hur den enskilda hamnen är organiserad och verksamheten rättsligt reglerad mellan olika aktörer.

Grundläggande krav på fartyg och hamnanläggningar

Basen i sjöfartsskyddet är den s.k. *skyddsutredning* som skall göras för fartyg och hamnanläggningar. Utredningen har till syfte att analysera

vilka tillgångar och svagheter som finns i verksamhetens organisation, personal, utrustning m.m. och vilka hotbilder mot fartyget och hamnanläggningen som finns. Externa och interna riskfaktorer skall identifieras och analyseras. Tänkbara angreppspunkter för t.ex. terroristattacker skall bedömas, liksom de motåtgärder och resurser som kan behövas för att förhindra eller mildra effekterna av en sådan attack. För fartygens del är det rederierna själva som skall göra denna utredning medan det är staten som formellt skall se till att det görs en utredning för hamnanläggningarna. I praktiken kommer det för Sveriges del att vara hamnanläggningarna själva som gör skyddsutredningen som sedan blir föremål för en prövning (se närmare redogörelse i avsnitt 6.3.2).

När skyddsutredningen är gjord skall vad som har framkommit i utredningen utgöra underlag för en *skyddsplan* som skall upprättas för varje fartyg och hamnanläggning. Skyddsplanen skall innehålla föreskrifter om vilka åtgärder som fartyg och hamnanläggningar skall vidta på de olika s.k. *skyddsnivåerna*. Enligt rekommendationerna i del B av ISPS-koden, av vilka vissa är tvingande enligt artikel 3.5 i EG-förordningen, skall skyddsplanen bl.a. reglera fartygets och hamnanläggningens organisation, ansvarsfördelning, tillträde till fartyget och hamnanläggningen, skyddsområden, hanteringen av last, proviant och bagage samt övervakning, allt separerat på de tre olika skyddsnivåerna. Rekommendationerna till de tvingande reglerna om vad en skyddsplan skall innehålla omfattar 16 sidor anvisningar och exempel. Det är således en relativt omfattande plan som skall upprättas. Varje skyddsplan kommer att utformas individuellt och skall godkännas av den behöriga myndigheten i varje stat.

Utöver skyddsplanen skall ombord på varje fartyg finnas dokumenterad information om t.ex. resultatet av genomförda övningar i sjöfartsskyddet, hot mot säkerheten, brott mot föreskrifter om sjöfartsskyddet, tidigare förändringar av skyddsnivån, revideringar av skyddsutredningen och skyddsplanen samt resultatet av gjorda tester av skyddsutrustningen.

Skyddsplanen och övrig information skall förvaras så att obehöriga inte får tillgång till dessa.

För genomförande av skyddsutredningen och upprätthållande och revidering av skyddsplanen skall för alla rederier, fartyg och hamnanläggningar utses en *skyddschef*. Skyddschefen har det övergripande ansvaret för sjöfartsskyddet inom respektive ansvarsområde. Skyddschefen har också till uppgift att se till att rederiets, fartygets respektive hamnanläggningens övriga personal får nödvändig kännedom om sjöfartsskyddet genom att t.ex. se till att övningar genomförs. Skyddschefen är också den som skall vara rederiets, fartygets och hamnanläggningens kontaktperson i skyddsfrågor t.ex. inför ett fartygs anlop till en hamn. Fartygets skyddschef skall då samråda med hamnanläggningens skyddschef.

Fartygets skyddschef är ansvarig inför befälhavaren. Inget hindrar dock att befälhavaren utses till skyddschef. Om en annan person än befälhavaren skulle utses till skyddschef har befälhavaren ändå det slutgiltiga ansvaret över fartygets säkerhet och dess drift och får inte hindras av någon att vidta de åtgärder han eller hon finner nödvändiga i detta syfte.

Varje fartyg skall vidare ha ett s.k. *internationellt sjöfartsskyddscertifikat*. Certifikatet är ett bevis på att fartyget vid en kontroll (besiktning) uppfyllde föreskrivna krav på sjöfartsskyddet, inklusive kravet på skyddsplan. Dessa kontroller skall bl.a. göras innan ett fartyg tas i drift första gången och därefter minst en gång vart femte år samt ytterligare en mellanliggande gång.

Skyddsnivå och skyddsdeklaration

Det har redan uppgetts att respektive stat skall bestämma vilken *skyddsnivå* som varje fartyg och hamnanläggning skall operera på i normalfallet. Vid en förändrad allmän eller särskild hotbild kan sedan skyddsnivån genom nytt beslut ändras för antingen ett visst eller flera fartyg eller en viss eller flera hamnanläggningar eller generellt för samtliga fartyg och hamnanläggningar. Med skyddsnivå avses hur hög beredskapen mot ett angrepp skall vara. Fartyg och hamnanläggningar är skyldiga att omedelbart "svara" mot den skyddsnivå som är satt. Detta innebär i korthet att fartyget och hamnanläggningen skall vidta de åtgärder som är angivna i skyddsplanen för de olika skyddsnivåerna.

Skyddsnivå 1 motsvarar ett normalläge. De åtgärder som skall vidtas vid skyddsnivå 1 skall alltid upprätthållas. Det gäller t.ex. krav på kontroll av tillträdet, kontroll av ombordgåendet av passagerare och deras bagage, bevakning av känsliga områden för att förhindra att obehöriga personer får tillträde till dessa, bevakning av övriga områden på och utanför fartyget och hamnanläggningen, övervakning av gods- och provianthantering samt säkerställande av att kommunikationen för skyddsfrågor fungerar.

Vid skyddsnivå 2, som indikerar att det föreligger en höjd risk för att ett skyddstillbud kan inträffa, skall ytterligare skyddsåtgärder vidtas enligt föreskrifterna i skyddsplanen. Vid skyddsnivå 3, som är en ren undantagssituation, skall omfattningen av skyddsåtgärder höjas ett steg till. När skyddsnivå 3 gäller får en stat kräva att ett fartyg eller en hamnanläggning skall vidta även andra åtgärder än vad som är angivet i skyddsplanen.

En *skyddsdeklaration* är en skriftlig överenskommelse som i vissa fall ingås mellan ett fartygs befälhavare eller skyddschef och en hamnanläggnings skyddschef inför ett anlop av ett fartyg. En skyddsdeklaration kan också ingås mellan befälhavare eller skyddschefer på fartyg som avser att samverka med varandra. Deklarationen specificerar vilka åtgärder som skall vidtas av fartyget respektive hamnanläggningen för att skydda den samverkan som kommer att ske mellan fartyget och hamnanläggningen vid lastningen eller lossningen. Syftet med skyddsdeklarationen är att klargöra att parterna är överens om vilka åtgärder i respektive parts skyddsplan som skall vidtas. En skyddsdeklaration kan t.ex. begäras när ett fartyg och den hamnanläggning som fartyget skall anlöpa inte har samma rådande skyddsnivå, när en incident som hotar fartyget eller hamnanläggningen har inträffat eller när det i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan anges att en skyddsdeklaration skall upprättas.

Som huvudregel gäller att alla fartyg och hamnanläggningar som omfattas av reglerna också är skyldiga att genomföra samtliga åtgärder som föreskrivs i regelverket.

En stat har dock enligt de internationella reglerna möjlighet att *undanta* hamnanläggningar med få anlöp av fartyg i internationell trafik från tillämpningen av regelverket.

En annan regel som möjliggör ett frångående av kraven i regelverket är bestämmelserna i regel 11 i kapitel XI-2 i SOLAS om s.k. *alternativa skyddsöverenskommelser*. Två närliggande stater med regelbunden turtrafik mellan hamnar i de staterna kan för de fartyg och de hamnanläggningar som omfattas av denna trafik komma överens om att andra skyddskrav skall gälla än de som följer av ISPS-koden. De fartyg som omfattas av överenskommelsen får då inte samverka med andra fartyg som inte omfattas av avtalet. Ett sådant avtal får heller inte äventyra säkerheten för andra fartyg eller hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Regeln tar främst sikte på färjetrafik av den typ som sker mellan t.ex. Helsingborg och Helsingör. Om det för en sådan turtät trafik skulle vara nödvändigt att genomföra samtliga åtgärder som anges i ISPS-koden skulle trafiken i många fall komma att allvarligt förhindras eller försenas och linjens överlevnad skulle vara hotad.

Vidare kan enligt regel 12 i kapitel XI-2 i SOLAS en enskild stat besluta om att fartyg eller hamnanläggningar i stället för ISPS-koden får införa andra lösningar på skyddet, s.k. *likvärdiga skyddsarrangemang*. Villkoret är då att arrangemanget måste innebära att nivån på skyddet blir minst lika högt som om reglerna i övrigt hade tillämpats. En lösning med likvärdiga skyddsarrangemang kan vara lämplig för hamnanläggningar som, trots att de har begränsad eller ett speciellt slags internationell trafik, inte kan undantas från regelverket. Detta kan särskilt gälla för hamnanläggningar i anslutning till industrier eller kajer utan frekventa anlöp. Tanken med de nya reglerna är dock att ett globalt, likadant skyddssystem skall finnas, varför likvärdiga arrangemang inte är avsedda att användas i mer än mycket begränsad omfattning.

Tillsyn och kontroll

Fartyg och hamnanläggningar skall kontrolleras för att se om dessa uppfyller de krav som föreskrivs på sjöfartsskyddet.

Kontrollsystemet för fartyg är uppbyggt på ett likartat sätt som enligt övriga bestämmelser i SOLAS och som har genomförts i svensk rätt i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Detta innebär att flaggstatens fartyg skall kontrolleras (besiktigas) innan fartyget tas i bruk och innan ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat utfärdas för första gången för fartyget, men också att återkommande kontroller skall göras då certifikatet skall förnyas.

I punkt 19 i del A av ISPS-koden regleras tillsynen av svenska fartyg. För att säkerställa om fartygen uppfyller kraven på sjöfartsskydd skall undersökningar göras såväl periodiskt som när det finns särskild anledning. Inledande kontroller skall göras innan ett fartyg som har

byggts för en svensk beställare tas i bruk, om ett utländskt fartyg blivit svenskt och innan ett s.k. internationellt sjöfartsskyddscertifikat (punkt 19.2.1) utfärdas. Certifikatet är ett bevis på att fartyget vid den inledande kontrollen uppfyllde föreskrivna krav på sjöfartsskyddet.

Utöver den inledande kontrollen skall förnyade kontroller göras minst vart femte år, samt minst en gång däremellan. Därutöver får kontroller göras när tillsynsmyndigheten anser att det är motiverat.

Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet upphör att gälla i vissa situationer (punkt 19.3.8). Dessutom föreslår regeringen (se avsnitt 5.1.2.7) att certifikatet kan förklaras ogiltigt av tillsynsmyndigheten om fartyget inte uppfyller sjöfartsskyddets krav eller om certifikatet i sig inte uppfyller föreskrivna krav.

Vidare är i regel 9 i kapitel XI-2 i SOLAS föreskrivet ett inspektionsförfarande som skall tillämpas på utländska fartyg som ligger i hamn eller har för avsikt att anlöpa hamn. Denna inspektion begränsas i första hand till om fartyget har giltiga certifikat. Först om en sådan kontroll utfaller negativt eller det av andra skäl finns grundad anledning ("clear grounds") att anta att fartyget inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd får myndigheten gå vidare med en fördjupad kontroll. Vid en sådan kontroll får hela fartyget inspekteras, övriga handlingar kontrolleras etc. Om tillsynsmyndigheten vid en sådan fördjupad kontroll finner brister i fartygets skydd kan myndigheten vidta åtgärder mot fartyget genom att t.ex. förbjuda fartyget att resa vidare, avvisa fartyget från hamnanläggningen eller förelägga fartygets ägare eller redare att åtgärda bristerna.

I inspektionsreglerna ingår också en skyldighet för fartyg som avser att anlöpa en hamn att lämna information till tillsynsmyndigheten med uppgifter om t.ex. certifikat, vilken skyddsnivå som för närvarande gäller eller som tidigare gällt för fartyget och om fartygets last, passagerare eller personal. På grundval av den information som lämnas har tillsynsmyndigheten möjlighet att gå vidare med en fördjupad kontroll eller andra åtgärder för att t.ex. få ett fartyg att avhjälpa brister i skyddet. Fartyget kan också nekas tillträde till hamnen.

När det gäller hamnanläggningarna anges att de fördragsslutande staterna, i den omfattning de finner lämpligt, skall kontrollera effektiviteten av hamnanläggningarnas skyddsplaner. Det anges dock inte närmare hur eller i vilken omfattning en sådan kontroll skall utföras. Bestämmelser härom måste därför tillskapas på nationell nivå, lämpligen genom bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Det finns för de fördragsslutande staterna en möjlighet att överlåta vissa delar av tillsynen till s.k. *erkända sjöfartsskyddsorganisationer*. Dessa kan vara t.ex. klassningssällskap med särskilda kunskaper i sjöfartsskyddsfrågor.

4.2.2 Automatiskt identifikationssystem (AIS), IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik

Förutom det nya kapitel XI-2 om särskilda åtgärder för ett ökat sjöfartsskydd antogs vid diplomatkonferensen också ändringar i två

befintliga kapitel i SOLAS. Dessa ändringar innebär en tidigareläggning av införandet av krav på AIS, krav på att märka fartyg med dess IMO-identifikationsnummer samt krav på att medföra en s.k. fartygshistorik på fartyget. Ändringarna är viktiga för sjöfartsskyddet men är också hänförliga till den tekniska och operativa säkerheten som rör ett fartygs drift i syfte att förhindra olyckor.

I SOLAS kapitel V fanns sedan tidigare bestämmelser om att fartyg skall vara utrustade med *AIS, Automatic Identification System*, enligt en viss tidtabell för olika typer av fartyg. AIS är ett system som automatiskt sänder och mottar information om bl.a. fartygets identitet, position och kurs till andra fartyg och till informationscentraler på land. För passagerarfartyg i internationell trafik gäller redan att dessa måste ha AIS installerat senast den 1 juli 2003, för tankfartyg i internationell trafik gäller krav på AIS senast i samband med den första besiktningen av säkerhetsutrustningen som görs efter den 1 juli 2003 och för övriga fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet om minst 50 000 träder kravet i kraft den 1 juli 2004. De ändringar som antogs vid diplomatkonferensen innebär ett tidigareläggande av tidtabellen för övriga fartyg, dvs. fartyg med en bruttodräktighet mellan 300 och 50 000 och som inte är passagerarfartyg eller tankfartyg, att ha AIS installerat senast vid den första besiktningen av säkerhetsutrustningen efter den 1 juli 2004 eller absolut senast den 31 december 2004.

I kapitel XI, som döptes om till kapitel XI-1, infördes krav på att fartygets *IMO-identifikationsnummer* på visst sätt skall markeras i relief eller på annat beständigt sätt utanpå och inuti fartyget. Att fartyg tilldelas ett sådant nummer var dock reglerat tidigare.

I det omdöpta kapitel XI-1 infördes också regler om att varje fartyg skall ha en fartygshistorik, *Continuous Synopsis Record*, ombord. Detta dokument skall innehålla allehanda identifikationsuppgifter om fartyget, liksom uppgifter om ägarförhållanden, klassningssällskap etc. Såväl nuvarande som tidigare uppgifter skall framgå av historiken som skall följa fartyget vid ägarbyten eller flaggbyten. Dokumentet skall utfärdas av administrationen och ha ett särskilt format som bestäms av IMO.

4.2.3 Sjöfartsskyddets samband med andra regelverk

De nya reglerna i SOLAS inklusive ISPS-koden är avsiktligt anpassade till vissa andra internationella regelverk inom sjöfarten. Således kan den inledande kontrollen av ett fartyg i en hamnstat utföras av samma inspektörer som utför en hamnstatskontroll vid vilken fartygets säkerhet kontrolleras. Vidare anges i skälen till ISPS-koden att man vid utarbetandet av reglerna har försökt att se till att regelverket skall gå att tillämpa tillsammans med de system som regleras i dels den s.k. STCW-konventionen (1978 års internationella konvention om utbildning, certifiering och bemanning av sjöfolk), dels den s.k. ISM-koden (den internationella säkerhetsorganisationskoden). Det bör således inte finnas några hinder mot att regleringen av sjöfartsskyddet, om det i övrigt är möjligt och lämpligt, integreras med dessa andra regelsystem inom sjöfarten.

4.3.1 Inledning

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxxx/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar införlivas i gemenskapsrätten merparten av de nya bestämmelser om sjöfartsskydd som har beslutats inom IMO (beträffande de regler som inte genomförs i EG-förordningen se avsnitt 4.4). Detta har skett genom att IMO:s nya regler har lagts som bilagor till EG-förordningen, som i övrigt består av ett fåtal artiklar om tillämpningsområdet och medlemsstaternas skyldigheter gentemot kommissionen. Kapitel XI-2 i SOLAS återfinns således i bilaga 1 till förordningen, del A av ISPS-koden i bilaga 2, och del B av ISPS-koden i bilaga 3. I det följande kommer hänvisningar till SOLAS respektive del A och del B av ISPS-koden att benämnas "Bilaga 1 till EG-förordningen" respektive "Bilaga 2 till EG-förordningen" och "Bilaga 3 till EG-förordningen". Förordningen i sin helhet återfinns i *bilaga 1* i denna proposition. Syftet med förordningen är att tillhandahålla en grund för en harmoniserad tolkning och ett harmoniserat genomförande av IMO:s regler om ökat sjöfartsskydd.

4.3.2 EG-förordningens tillämpningsområde m.m.

Förordningen, som skall tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2004, innebär således att hela det nya kapitel XI-2 i bilaga 1 och hela bilaga 2 och 3 till EG-förordningen görs till gällande rätt inom gemenskapen (avseende bilaga 3 se dock närmare nedan). Förordningen innehåller dock ett antal viktiga tillägg och utvidgningar i förhållande till IMO:s regelverk. I det följande lämnas en kort redogörelse för dessa.

Reglerna skall gälla även viss nationell trafik

Enligt artikel 3.1 skall förordningen tillämpas på lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer och passagerarfartyg som går i internationell trafik samt på hamnanläggningar som utför tjänster åt sådana fartyg. Tillämpningsområdet med dess undantag överensstämmer med vad som gäller enligt bilaga 1 och 2 till EG-förordningen, se även avsnitt 4.2.1.

Enligt artikel 3.2 skall dock förordningen tillämpas även på nationell trafik när det gäller s.k. klass A-fartyg. Av artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg framgår att klass A-fartyg är passagerarfartyg som går i nationell trafik på ett avstånd av minst 20 nautiska mil från kusten och där den genomsnittliga, sannolika våghöjden överstiger vissa gränser. I Sverige är det endast Gotlandstrafiken som träffas av denna regel. På denna nationella trafik skall reglerna tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2005.

En annan utvidgning av tillämpningsområdet är att enligt artikel 3.3 i förordningen är det obligatoriskt för medlemsstaterna att göra en riskanalys för *all* nationell trafik med samtliga övriga kategorier av fartyg. Mot bakgrund av riskanalysen skall medlemsstaterna besluta om reglerna fr.o.m. den 1 juli 2007 även skall tillämpas på andra typer av nationell trafik, alltså utöver klass A-fartyg. Ett sådant beslut får enligt samma artikel inte innebära att den övergripande skyddsnivån påverkas. Frågan är om detta sista förtydligande i praktiken innebär en huvudregel att all nationell trafik skall omfattas och att undantag endast kan göras när den nivå och omfattning på skyddet som är tänkt att uppnås genom förordningen inte kan antas bli lägre även om fartygen och hamnanläggningarna inte skall tillämpa regelverket. Utökandet av regelverket till att gälla även nationell trafik var mycket kontroversiellt under förhandlingarna av förordningen.

Vissa rekommendationer i ISPS-koden görs tvingande

Bilaga 3 till EG-förordningen, dvs. del B av ISPS-koden, var under IMO:s utarbetande inte avsett att vara bindande, utan bestå av en blandning av rekommendationer, råd och exempel, som staterna kan beakta och ta hjälp av när de skall genomföra de bindande reglerna i bilaga 1 och 2 till EG-förordningen.

Enligt artikel 3.5 i EG-förordningen görs dock ett antal av de rekommenderande bestämmelserna i bilaga 3 till EG-förordningen till tvingande rätt. Det gäller bl.a. krav på sekretessbestämmelser för att skydda uppgifter om sjöfartsskyddet, minimikrav på erkända sjöfartsskyddsorganisationer, minimikrav på den information som rederierna skall se till att befälhavaren har tillgång till, minimikrav på skyddsutredningar och skyddsplaner samt omfattning och frekvens på övningar i sjöfartsskyddet.

Utsträckning av det geografiska tillämpningsområdet för alternativa skyddsöverenskommelser

I artikel 5 utvidgas tillämpningsområdet för s.k. alternativa skyddsöverenskommelser till att kunna gälla trafik på fasta rutter inom hela gemenskapen, inte bara på kortare fasta rutter vilket gäller enligt IMO:s regelverk.

Obligatoriskt att kräva skyddsinformation av fartyg

Enligt inspektionsreglerna i regel 9 i bilaga 1 till EG-förordningen får en stat kräva information av ett fartyg som avser att anlöpa en hamn i statens territorium. Efter en analys av informationen skall tillsynsmyndigheten avgöra om fartyget skall få anlöpa hamnen eller vidare inspektionsåtgärder skall vidtas. I artikel 6.1 i EG-förordningen görs det obligatoriskt för medlemsstaterna att kräva sådan information av varje anlöpande fartyg. Det lämnas dock till staterna att avgöra huruvida de vill använda informationen och om det är nödvändigt att analysera den vidare. Informationen skall tillhandahållas minst 24 timmar i förväg eller

– om resan tar kortare tid än så – senast när fartyget lämnar föregående hamn. Om destinationen inte är känd skall informationen lämnas senast när nästa anlop bestäms.

Detta krav på att lämna information kommer att medföra en omfattande administration, särskilt om det blir aktuellt att införliva nationell trafik i regelverket. Vissa undantagsmöjligheter från kravet på informationslämning för tidtabellsbaserad trafik finns dock i artikel 7.

4.3.3 Upprättandet av en sambandspunkt

Enligt artikel 9.2 skall varje medlemsstat upprätta en sambandspunkt (focal point) för sjöfartsskyddet. Enligt definitionen är detta en myndighet som skall fungera som en kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater, men också ha till uppgift att underlätta, följa upp och informera om genomförandet och tillämpningen av sjöfartsskyddet. Regeringen avser att i förordningen (2004:00) sjöfartsskydd utse Sjöfartsverket till sambandspunkt.

4.3.4 Inspektioner av kommissionen

I artikel 9.4 införs ett särskilt inspektionsförfarande där kommissionen tillsammans med den av staten utsedda sambandspunkten skall kontrollera medlemsstatens genomförande och tillämpning av sjöfartsskyddet. I detta ingår kontroll av ett lämpligt antal utvalda hamnanläggningar och rederier. Kommissionens inspektionsmöjligheter är begränsade till att avse verksamhet inom den s.k. första pelaren inom EG-rätten vilket innebär att myndigheternas verksamhet inom det säkerhets- och polisiära området inte skall vara föremål för inspektionerna. Inspektionerna skall påbörjas tidigast sex månader efter det att regelverket skall ha börjat tillämpas.

4.4 Hur skall övriga ändringar i SOLAS genomföras i EG-rätten?

I avsnitt 4.2.2 har redogjorts för vissa ändringar i kapitel V och XI-1 i SOLAS som antogs vid diplomatkonferensen i samband med att de nya reglerna om sjöfartsskydd antogs. Reglerna avser AIS, IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik. Ändringarna av dessa tre regler omfattas inte av förslaget till EG-förordning om förbättrat sjöfartsskydd, utan kommer enligt uppgift från kommissionen² att genomföras i gemenskapsrätten genom ändringar i övervakningsdirektivet³ och i direktivet om hamnstatskontroll⁴.

När det gäller ändringarna i reglerna om AIS regleras detta i Sjöfartsverkets föreskrifter och kräver inte någon ytterligare lagändring. I

² KOM (2003) 229 slutlig s. 26.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

⁴ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg.

avsnitt 5.1.8 lämnas förslag på hur övriga bestämmelser om Prop. 2003/04:106 fartygshistorik och identifikationsnummer skall genomföras.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) xxxx/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar antogs den 31 mars 2004. Enligt EG-förordningen skall IMO:s nya regelverk, som i sin helhet tagits in som bilaga till förordningen, utgöra gällande rätt inom gemenskapen.

EG-förordningar har allmän giltighet och är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsstat (artikel 249 i EG-fördraget). Något genomförande av EG-förordningar skall således inte ske. De förslag i departementspromemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40) som avser genomförande av de konventionsändringar som nu finns intagna i EG-förordningen får således inte genomföras i svensk rätt. Såvida inte ett bemyndigande till medlemsstaterna ges i EG-förordningen får förordningen inte heller fyllas ut eller kompletteras med mer detaljerade regler inom samma område. En medlemsstat får vidare inte utfärda föreskrifter om hur en EG-förordning skall tolkas. En EG-förordning hindrar dock inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär, t.ex. regler om vilka myndigheter som skall fatta beslut enligt förordningen. Även andra administrativa och processuella regler samt sanktionsbestämmelser får införas. Det är således tillåtet att införa nationella bestämmelser som gör att EG-förordningen kan tillämpas i praktiken och får genomslag bland adressaterna. Viss kompletterande lagstiftning behövs också för att göra EG-förordningen tillämpbar. Regeringen föreslår också ett par regler med bemyndiganden för att genomföra vissa nya internationella regler som inte regleras i EG-förordningen om sjöfartsskydd, men som enligt uppgift från kommissionen kommer att föreslås regleras i andra rättsakter (direktiv) inom gemenskapen. Samtliga dessa regler återfinns dock bland förslagen i promemorian. En strukturell och lagteknisk förändring är emellertid nödvändig för att anpassa dessa till EG-förordningen.

5.1 En lag om sjöfartsskydd

<p>Regeringens förslag: Det införs en ny lag som skall innehålla kompletterande bestämmelser till EG-förordningen om sjöfartsskydd.</p>

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har haft synpunkter på förslaget om införande. *Försvarsmakten* förordar dock begreppet "sjöfartssäkerhet" i stället för "sjöfartsskydd" eftersom det senare är inarbetat inom *Försvarsmakten* som benämning på det skydd sjöstridskrafterna bereder handelssjöfarten.

Införandet av en ny lag

I 13 kap. brottsbalken finns vissa bestämmelser om brott med sjöfartsanknytning, t.ex. kapning och allmänfarlig ödeläggelse. Någon särskild reglering därutöver av *skydd* för sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar (*maritime security*) finns däremot inte i svensk rätt. Den reglering som täcker sjöfartssektorn har helt eller delvis andra syften. En reglering av fartygssäkerheten (*maritime safety*) finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364) med tillhörande förordning samt i Sjöfartsverkets föreskrifter. Dessa regler tar dock sikte på den inneboende farlighet som finns hos fartyg och gods och vid verksamhet till sjöss. Reglerna hänför sig till de tekniska och operativa kraven, t.ex. fartygets konstruktion, utrustning, bemanning och lastning. Sjöfartsskyddet, som har till syfte att skydda fartyg och hamnanläggningar mot olagliga handlingar, har ingen naturlig plats i reglerna om fartygssäkerhet.

Lagstiftning rörande skydd mot terrorism finns bl.a. i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats, lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar och i säkerhetsskyddslagen (1996:627). Inte heller denna lagstiftning är lämplig att använda för att genomföra regler om sjöfartsskydd. Dessutom föreslås i departementspromemorian Avgiftsutjämningsystem för luftfartsskydd (Ds 2003:37) att den förstnämnda lagen, som en följd av en EG-förordning⁵, upphävs och ersätts med en ny lag i ämnet. Lagen om skydd för samhällsviktiga anläggningar bör inte användas då den har till syfte att hindra kränkningar eller skador på svenska intressen och är en utpräglad nationell typ av lagstiftning, medan sjöfartsskyddet är ett internationellt regelverk som är avsett att skydda såväl svenska som internationella intressen. I säkerhetsskyddslagen finns bestämmelser om säkerhetsskydd, dvs. skydd mot spioneri, sabotage och andra brott som kan hota rikets säkerhet, skydd i andra fall av uppgifter som omfattas av sekretess enligt sekretesslagen (1980:100) samt skydd mot terroristbrott, även om brotten inte hotar rikets säkerhet. Lagen gäller vid verksamhet hos staten, kommunerna och landstingen, vid verksamhet hos aktiebolag, handelsbolag, föreningar och stiftelser, över vilka staten har ett rättsligt bestämmande inflytande samt vid verksamhet hos enskilda, om verksamheten är av betydelse för rikets säkerhet eller särskilt behöver skyddas mot terrorism. Inte heller i denna lag är det lämpligt att genomföra de kompletterande bestämmelser som EG-förordningen kräver. Lagen (2003:148) om straff för terroristbrott innehåller, liksom brottsbalken, bestämmelser avseende vissa gärningar som utgör brott.

Det finns således skäl för att de nödvändiga kompletterande bestämmelserna till EG-förordningen om sjöfartsskyddet i huvudsak skall ges i en ny lag, en lag om sjöfartsskydd. För en ny lagstiftning talar också det förhållandet att det som skall regleras berör ett samlat område,

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.

sjöfarten. De intressenter som kommer att beröras av en ny lagstiftning har nära band till varandra. Prop. 2003/04:106

Regeringen föreslår således att riksdagen beslutar en ny lag om sjöfartsskydd. I en inledande paragraf i lagen bör anges att lagen kompletterar EG-förordningen om sjöfartsskydd.

Begreppet "sjöfartsskydd", safety – security, säkerhet – skydd

Försvarsmakten har anfört att begreppet "sjöfartsskydd" kan vara missvisande. Ovan har antytts något om den terminologi som används. Denna bör klargöras ytterligare. Terminologin inom sjöfarten har i dag oftast engelskt ursprung. Den engelska termen *safety*, som syftar på den teknisk-operativa fartygssäkerheten, har av tradition översatts med *säkerhet*. Den i sjöfartsskyddet använda termen *security* avser den säkerhet som består av skydd mot olagliga handlingar. För att åtskilja regelverken och dess olika syften översätts därför ordet *security* i detta sammanhang, bl.a. i EG-förordningen om sjöfartsskydd, med *skydd* i dess olika sammansättningar. På detta sätt sammanfaller också terminologin med den uppdelning som åtminstone delvis råder inom luftfarten och som kommenteras i betänkandet Ny luftfartslag (SOU 1999:42, s. 249) där man talar om flygsäkerhet respektive luftfartsskydd. Terminologin är dock inte enhetlig inom svensk rätt. I andra författningar talas ofta i termer av säkerhet när det gäller frågor som i detta förslag närmast avser skydd. Mot bakgrund av den översättning som begreppet fått i internationella sammanhang och den där rådande övriga terminologin anser regeringen dock att det är lämpligast att begreppet "sjöfartsskydd" används i det nu aktuella sammanhanget.

5.1.1 Skyddsnivåer m.m.

Regeringens förslag: Rikspolisstyrelsen skall efter hörande av Sjöfartsverket och Kustbevakningen fatta beslut om vilken skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar.

I brådskande fall skall Rikspolisstyrelsen få fatta beslut om skyddsnivå utan att Sjöfartsverket och Kustbevakningen har hörts. Beslutet skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Sjöfartsverket och Kustbevakningen har hörts. I brådskande fall skall också en polismyndighet kunna fatta beslut om skyddsnivå utan att höra Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Polismyndighetens beslut skall i så fall underställas Rikspolisstyrelsen.

När den högsta skyddsnivån gäller får såväl Rikspolisstyrelsen som Sjöfartsverket och Kustbevakningen fatta beslut om att ytterligare åtgärder än de som anges i ett fartygs eller en hamnanläggnings skyddsplan skall vidtas.

Om ett fartyg som trafikerar statens territorialhav eller om information har lämnats om att fartyget avser att gå in på territorialhavet får beslut om att ytterligare åtgärder än de som anges i fartygets skyddsplan skall vidtas fattas av Sjöfartsverket när de två lägre skyddsnivåerna råder. Regeringen får bestämma att sådana beslut får fattas även av annan myndighet.

Promemorians förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. I promemorian föreslogs dock inte att Rikspolisstyrelsens beslut i brådskande fall skall omprövas. Vidare föreslogs i promemorian att endast Rikspolisstyrelsen skulle få fatta beslut om ytterligare åtgärder utöver de som anges i skyddsplanen när den högsta skyddsnivån gäller. Slutligen innehöll promemorian inget förslag avseende ytterligare åtgärder när de två lägre skyddsnivåerna råder.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* förordar att polisen får möjlighet att förordna om ytterligare åtgärder även vid de lägre skyddsnivåerna. *Kustbevakningen* anser att även den bör ges rätt att besluta om vissa åtgärder utöver de som anges i ett fartygs skyddsplan och att en sådan möjlighet bör finnas även på de två lägre skyddsnivåerna. *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget och föreslår dessutom att även verket och *Kustbevakningen* ges rätt att besluta om vissa ytterligare åtgärder. Verket anser också att ett beslut om att vissa specifika åtgärder skall vidtas bör kunna meddelas även på skyddsnivå ett och två om det föreligger särskilda skäl. *Sveriges redareförening* samt *Sjöfartens arbetsgivareförbund* tycker att ansvaret för ändring av skyddsnivån måste åläggas Polismyndigheten, men att Sjöfartsverket bör ha ansvar för hur informationen skall förmedlas till rederier, fartyg och hamnanläggningar.

Skälen för regeringens förslag

Sättande av skyddsnivåer och ytterligare åtgärder

Med skyddsnivå avses den grad av beredskap som skall innehas för att hindra att ett säkerhetstillbud inträffar. En högre skyddsnivå anger att det föreligger en högre risk för att ett säkerhetstillbud inträffar. Av punkt 7 och 14 i bilaga 2 till EG-förordningen framgår att det finns tre skyddsnivåer.

Skyddsnivå 1 motsvarar ett normalläge. De åtgärder som skall vidtas vid skyddsnivå 1 är desamma för alla fartyg respektive hamnanläggningar och skall alltid upprätthållas på det sätt som bedömts lämpligt i det enskilda fallet. Detta gäller t.ex. åtgärder för att säkerställa att skyddsarbete utförs, kontroll av tillträde till fartyg respektive hamnanläggning, kontroll av ombordgående av passagerare och deras bagage, bevakning av skyddsområden för att förhindra att obehöriga personer får tillträde till dessa, bevakning av övriga områden på fartyg och utanför dessa samt av hamnanläggning, övervakning av gods- och provianthantering samt säkerställande av att kommunikationen för skyddsfrågor fungerar.

Vid skyddsnivå 2, som indikerar att det föreligger en höjd risk för att ett säkerhetstillbud kan inträffa, skall ytterligare skyddsåtgärder vidtas. Vid skyddsnivå 3, som är en ren undantagssituation, skall omfattningen av skyddsåtgärder höjas ett steg till. Vilka åtgärder i detalj skall vidtas vid varje nivå skall vara specificerat i fartygets och hamnanläggningens skyddsplan. När skyddsnivå 3 gäller får dessutom en stat kräva att en hamnanläggning eller ett fartyg, *innan det anlöpt en*

hamn eller när det ligger i en hamn i en fördragsslutande stat, även skall vidta andra åtgärder som den staten finner nödvändiga (punkt 7.6 och 14.4.1 i bilaga 2 till EG-förordningen). En höjning av skyddsnivån kan avse t.ex. ett specifikt fartyg eller hamnanläggning, en viss kuststräcka eller hela territoriet.

Enligt regel 3.1 i bilaga 1 till EG-förordningen skall den behöriga myndigheten sätta skyddsnivån för fartyg som är registrerade i statens register och se till att information om skyddsnivån förmedlas till dessa fartyg. För hamnanläggningar och för utländska fartyg som avser att anlöpa en hamn inom en konventionsansluten stat gäller enligt regel 3.3.2 i bilaga 1 till EG-förordningen att den konventionsanslutna staten skall sätta skyddsnivån och se till att information om nivån förmedlas till anläggningarna respektive fartygen.

I Sjöfartsverkets rapport förordas att uppgiften att sätta skyddsnivå bör läggas på polisen, bl.a. eftersom ett beslut om förändring av nivån kan komma att behöva fattas med kort varsel. Enligt rapporten bör också som allmän utgångspunkt rimligen gälla de rutiner som gäller för den civila luftfarten. Inom den civila luftfarten har enligt lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats (LSK) Rikspolisstyrelsen uppgiften att i samråd med Luftfartsverket besluta om särskild kontroll på en flygplats.

Inom luftfarten pågår emellertid för närvarande ett förändringsarbete, och till följd av den nya EG-förordning om luftfartsskydd som nämnts i avsnitt 5.1 föreslås i den i samma avsnitt nämnda departementspromemorian Avgiftsutjämningsystem för luftfartsskydd (Ds 2003:37) att beslut om strängare åtgärder än vad som följer av EG-förordningen om luftfartsskydd skall fattas av Luftfartsverket i samråd med Rikspolisstyrelsen. Det finns således vissa skäl för att uppgiften att sätta skyddsnivå, en uppgift som i praktiken innefattar en uppgift att besluta om strängare åtgärder än vid normalfallet, skall läggas på Sjöfartsverket för att uppnå en likformighet i skyddsarbetet mellan trafikslagen.

Det finns dock även skäl som talar mot att Sjöfartsverket får denna uppgift. Sjöfartsverket har varken den kompetens eller den erfarenhet som krävs för att fullgöra denna uppgift. Verket har också uppgett att de uppgifter, bl.a. om allmänna och särskilda hotbilder, som kommer att ligga till grund för beslut om ändring av skyddsnivån i de allra flesta fall finns hos polisen eller åtminstone först kommer till polisens kännedom. Det vore därför en onödig omväg att polisen först skall samla in uppgifterna för att sedan lämna över dessa till Sjöfartsverket som därefter skall bedöma om skyddsnivån skall ändras. Om polisen får besluta i dessa frågor kan möjligen också många sekretessproblem undvikas eftersom mycket av den information som ligger till grund för bedömningarna inte behöver överföras mellan myndigheterna. Regeringen anser således att skälen för att låta Rikspolisstyrelsen ha ansvaret för ändring av skyddsnivåerna överväger.

Beslut som inte är brådskande bör fattas efter hörande av Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Sjöfartsverket föreslås bli huvudansvarig myndighet för sjöfartsskyddet i övrigt och bör då också ha en insyn i dessa bedömningar och beslut. Sjöfartsverket liksom Kustbevakningen har också mycket information om fartyg och andra sjöfartsförhållanden som kan vara av betydelse.

Det är förhoppningsvis ett rimligt antagande att beslut om förändringar av skyddsnivån inte kommer att behöva fattas så ofta. När en förändring av nivån bör ske är det oftast så att beslutet behöver kunna fattas med kort varsel. Ett sådant brådskande beslut bör alltså – förutom av Rikspolisstyrelsen – kunna fattas av polismyndigheten när det gäller det egna polisdistriktet. Polismyndighetens beslut bör dock snarast underställas Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen, prövar om beslutet skall bestå. Ett brådskande beslut som fattats av Rikspolisstyrelsen bör snarast omprövas efter ett likadant hörandeförfarande.

Ett beslut som inte är brådskande bör fattas av Rikspolisstyrelsen. Den stora andelen av beslut torde också komma att vara sådana icke brådskande beslut eftersom det skall sättas en skyddsnivå för alla enskilda fartyg och hamnanläggningar i utgångsläget. Genom att i lagtexten ange att om inget annat beslutas gäller skyddsnivå 1, begränsas också den praktiska hanteringen hos polisen avsevärt.

I den lagrådsremiss som föregick denna proposition föreslog regeringen att brådskande beslut som fattats av Rikspolisstyrelsen liksom beslut fattade av polismyndighet skulle omprövas respektive underställas Rikspolisstyrelsen som, i överenskommelse med Sjöfartsverket och Kustbevakningen fattade de nya besluten. *Lagrådet* har i sitt yttrande anfört att det framstår som svårförklarligt att det uppställs krav på enighet i de brådskande fallen men inte under normala förhållanden, och anser att samrådsskyldighetens utformning bör beredas ytterligare. Regeringen instämmer i de synpunkter Lagrådet framfört och föreslår därför att samtliga beslut fattas av Rikspolisstyrelsen efter att de övriga myndigheterna har hörts.

Kustbevakningen och Sjöfartsverket har uppfattningen att även dessa myndigheter bör få möjlighet att på den högsta skyddsnivån fatta beslut om *ytterligare åtgärder* än de som anges i skyddsplanen. Regeringen ser inte att något formellt eller praktiskt hinder föreligger för en sådan lösning. Dessutom förefaller det lämpligt med tanke på den extraordinära situation som lär råda vid den högsta skyddsnivån. I en sådan situation måste de olika myndigheternas ansvarsområden och kompetens utnyttjas optimalt vilket kan innebära att effektivitet i systemet uppnås om samtliga har beslutsrätt. Regeringen föreslår därför en sådan ordning. Ett beslut om ytterligare åtgärder skall dock ha föregåtts av hörande av de andra två myndigheterna.

De nämnda remissinstanserna liksom *Rikspolisstyrelsen* anser vidare att beslut om ytterligare åtgärder skall få beslutas även på de två lägre skyddsnivåerna. Bestämmelserna i bilaga 2 till EG-förordningen ger inte stöd för sådana beslut (punkt 7.6 och 14.4.1, se ovan). I punkt 4.24 i bilaga 3 till EG-förordningen finns dock en bestämmelse enligt vilken den fördragsslutande staten skall rekommendera fartyg, *som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om sin avsikt att gå in på territorialhavet*, att vidta ytterligare åtgärder utöver de som anges i skyddsplanen. Till skillnad från punkt 7.6 och 14.4.1 i bilaga 2 till EG-förordningen nämns här inte någon begränsning till den högsta skyddsnivån, vilket möjliggör den ordning som remissinstanserna föreslagit. Punkt 4.24 i bilaga 3 till EG-förordningen har dessutom gjorts bindande genom EG-förordningen. Staterna är således skyldiga att göra

sådana rekommendationer. Det kan finnas situationer då hotet eller risken kan avhjälpas genom att det enskilda fartyget, i stället för att gå till en högre skyddsnivå, vidtar vissa åtgärder som staten föreslår. En höjning av skyddsnivån innebär ju att hela beredskapen höjs vilket kanske inte alltid är nödvändigt för att bemöta det aktuella hotet eller risken. Frågan är vilken eller vilka myndigheter som i detta fall skall ha beslutsrätten. Mot bakgrund av att det dels, när de två lägre skyddsnivåerna råder, är fråga om situationer med hot eller risker som inte kan anses vara av allvarigare art, dels endast berör fartyg som i de flesta fall befinner sig längre ut till havs än de som berörs av punkt 7.6 och 14.4.1 i bilaga 2 till EG-förordningen, anser regeringen att beslutanderätten bör vara förbehållen Sjöfartsverket. I den bedömningen lägger regeringen även det förhållandet att Sjöfartsverket är den myndighet som har det övergripande ansvaret för sjöfartsskyddet och att myndigheterna har etablerade informationskanaler mellan varandra.

Regeringen får dock bestämma att sådana beslut får fattas även av annan myndighet.

När den högsta skyddsnivån råder bör dock beslutsordningen och beslutsbehörigheten vara densamma som i det ovan beskrivna fallet med hamnanläggningar och fartyg som ligger i eller är på väg att anlöpa en hamn, dvs. att såväl Sjöfartsverket som Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen får fatta sådana beslut efter att ha hört med varandra.

En bestämmelse som reglerar beslutanderätten avseende ytterligare åtgärder utöver vad som framgår av skyddsplanen för vissa fartyg bör tas in i 4 §.

I sammanhanget bör erinras om att det naturligtvis inte finns något som hindrar varje enskilt fartyg eller hamnanläggning från att själv bestämma sig för att vidta antingen åtgärder som i dess skyddsplan är föreskrivna att vidtas vid en högre skyddsnivå eller ytterligare åtgärder som inte ingår i skyddsplanen. En sådan bedömning kan t.ex. bli aktuell inför anlop i främmande land där orostämning råder. Vid ett sådant tillfälle kan fartygets befälhavare eller redare besluta om särskild vaksamhet och vidta vissa extra åtgärder. Ett sådant beslut innebär inte att den skyddsnivå som bestämts ändras.

5.1.2 Tillsyn

5.1.2.1 Inledning

I bilaga 1 och 2 till EG-förordningen regleras ingående tillsynens utformning och omfattning. Någon möjlighet eller anledning att reglera dessa förhållanden i nationell lagstiftning finns således inte. Däremot krävs även avseende tillsynen kompletterande bestämmelser liksom bestämmelser för att tillförsäkra efterlevnaden av tillsynen. För en förståelse av de nedan föreslagna bestämmelserna hänvisas till den sammanfattande förklaring som lämnats i avsnitt 4.2.1.

I förordningen om sjöfartsskydd kommer att regleras vilka myndigheter som skall fullgöra uppgifterna enligt EG-förordningen. Regeringen avser att i förordningen om sjöfartsskydd ange att det huvudsakligen är Sjöfartsverket som har att pröva frågor och i övrigt fullgöra uppgifter enligt EG-förordningen. Uppgifterna avser såväl den tillsyn som de administrativa och övriga uppgifter som följer av EG-förordningen. Med ”tillsyn” avses kontroll av att regelverket följs och, om så inte skulle vara fallet, de åtgärder som tillsynsmyndigheten kan vidta för att så sker. Sjöfartsverket kommer enligt förordningen om sjöfartsskydd att ges möjlighet att överenskomma om en annan ordning med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen och överlåta vissa uppgifter till dessa myndigheter. Framför allt när det gäller tillsyn har Sjöfartsverket uppgett att både polismyndigheter och Kustbevakningen kan ha viktiga uppgifter att fylla. I förordningen om sjöfartsskydd avser regeringen också att ange att de ovan nämnda myndigheterna samt Tullverket har en ömsesidig skyldighet att biträda annan tillsynsmyndighet vid tillsyn.

Härutöver har myndigheterna givetvis att följa den i verksförordningen (1995:1322) föreskrivna skyldigheten att samarbeta med andra myndigheter för att ta till vara de fördelar som kan vinnas för staten som helhet. Vid fullgörandet av uppgifterna inom sjöfartsskyddet skall således myndigheterna samråda med varandra om det behövs för att på bästa sätt uppfylla sjöfartsskyddskraven.

5.1.2.3 Skyldighet att undergå tillsyn och bistå vid tillsynsförrättningen

Regeringens förslag: Redaren och ägaren respektive hamnanläggningsinnehavaren skall ansvara för att fartyget undergår tillsyn respektive hamnanläggningen hålls tillgänglig för tillsynsmyndigheten och att tillsynsmyndigheten på annat sätt biträds vid tillsynen.

Tillsynsmyndighet skall ha rätt att få tillträde till fartyg eller hamnanläggning och göra de undersökningar som myndigheten behöver samt ta del av handlingar och information.

Redare, befälhavare, hamnanläggningsinnehavare och skyddschef skall ha en skyldighet att bistå tillsynsmyndigheten vid förrättningarna och t.ex. lämna information.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens i sak.

Remissinstanserna: *Justitieombudsmannen* anför att det bör framgå att det är handlingar om fartyget respektive hamnanläggningen som avses. *SEKO Sjöfolks* uppfattning är att Kustbevakningen skall utöva tillsynen, dels beroende på att den har erforderlig kompetens, dels eftersom mycket av tillsynen berör de ombordanställdas förhållanden. *Näringslivets Regelnämnd* anser att svenska myndigheter inte bör ges monopol på att utföra tillsyn utan att uppgiften bör kunna konkurrensutsättas.

Ansvar för att fartyg och hamnanläggningar genomgår tillsyn

Enligt det internationella regelverket har staten till uppgift att bl.a. kontrollera fartyg och utfärda certifikat för dessa om de godkänns vid kontrollen (punkt 19 i bilaga 2 till EG-förordningen). Det krävs också mellanliggande kontroller för att giltighetstiden för ett fartygs certifikat skall bestå. Utan separat godkännande av den utfärdande myndigheten får det inte göras några ändringar i t.ex. fartygets skyddsplan efter det att fartyget godkänts vid kontroll och certifikat utfärdats. Det är omöjligt för tillsynsmyndigheten att bära ansvaret för att de fartyg som skall vara certifierade undergår tillsyn och att, utan uppgift från redaren eller ägaren om var fartyget befinner sig, söka upp fartyget för att genomföra tillsynen. Det bör därför – i likhet med vad som gäller vid tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) – införas ett krav på att redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår föreskriven tillsyn. Detta innebär således att redaren och ägaren står kostnaden för att ställa fartyget till tillsynsmyndighetens förfogande, men också att det är redaren och ägaren som står risken för att t.ex. en periodisk kontroll inte kommer till stånd och att certifikatet då upphör att gälla. Bestämmelsen härom föreslås tas in i 7 §.

Det kan av olika omständigheter vara ogörligt att segla fartyget till den ort där tillsynsmyndigheten är stationerad. En lösning kan då vara att genomföra tillsynen på annan plats mot att rederiet eller ägaren ersätter tillsynsmyndighetens kostnader för tillsynen. Detta innebär dock inte att det primära ansvaret för att tillsynen kommer till stånd flyttas från redaren och ägaren.

Vad gäller hamnanläggningar skall även dessa vara föremål för tillsyn. Det internationella regelverkets bestämmelser om sådan tillsyn är dock mycket knapphändiga. Enligt punkt 4.4 i bilaga 2 till EG-förordningen skall staterna, i den omfattning de finner lämpligt, kontrollera effektiviteten av hamnanläggningarnas skyddsplaner. Vad gäller periodiciteten i en sådan tillsyn är det rimligt att denna varierar beroende på hur känslig hamnanläggningen anses vara från skyddssynpunkt. Se även avsnitt 5.1.2.4.

För hamnanläggningarnas del är frågan om tillgängligheten av naturliga skäl inte lika relevant som för fartygens del. Även om hamnanläggningarna inte är flyttbara måste de dock vara tillgängliga för tillsyn när denna skall genomföras. Ansvaret för att tillsynen kommer till stånd måste rimligen tillkomma hamnanläggningsinnehavaren. Det innebär att hamnanläggningsinnehavaren ansvarar för att hamnanläggningen inte är låst eller på annat sätt oåtkomlig vid tillsynstillfället utan att den ställs till tillsynsmyndighetens förfogande. Hamnanläggningsinnehavarens ansvar innefattar också att på annat sätt biträda tillsynsmyndigheten så att tillsynen kan utföras. Härmed uppnås en enhetlig reglering inom hela sjöfartsområdet.

Regeringen föreslår att en bestämmelse om hamnanläggningsinnehavarens ansvar tas in i 8 §.

För att den tillsyn av fartyg och hamnanläggningar som skall ske enligt bilagorna till EG-förordningen skall kunna genomföras krävs vidare naturligtvis att inspektören får tillträde dels till fartyget men också tillgång till alla utrymmen på fartyget och till de dokument och upplysningar i övrigt som han eller hon kan behöva. Det bör därför anges att tillsynsmyndigheten skall ha rätt att få tillträde till fartyg eller hamnanläggning och göra de undersökningar som myndigheten behöver samt ta del av handlingar och information. Redare, befälhavare, hamnanläggningsinnehavare och skyddschef bör då ha en skyldighet att bistå tillsynsmyndigheten vid förrättningarna och t.ex. lämna information. Regeringen föreslår att bestämmelser om detta tas in i 7 och 8 §§.

Justitieombudsmannen har efterlyst ett förtydligande av vilka handlingar som avses. Regeringen instämmer och föreslår följaktligen ett förtydligande i lagtexten i 6 § så att det framgår att det är fråga om handlingar om fartyget eller hamnanläggningen.

Genom den föreslagna regleringen kommer även dessa frågor att få en reglering motsvarande de rättigheter och skyldigheter som gäller vid tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Utövare av tillsynen

SEKO Sjöfolk har ansett att Kustbevakningen är bäst lämpad för tillsynsuppgiften och *Näringslivets Regelnämnd* har i sitt remissyttrande anfört att uppgiften att utöva tillsyn inte borde vara förbehållen enbart en myndighet.

De internationella reglerna tillåter att vissa uppgifter, t.ex. tillsynen, fullgörs av s.k. erkända skyddsorganisationer, dvs. organisationer med kunskap i skyddsfrågor samt om fartyg och hamndrift. Således skulle t.ex. ett klassningssällskap kunna erkännas som en sådan skyddsorganisation.

Regeringen anser emellertid att Sjöfartsverket har sådan kunskap och erfarenhet att det är bäst lämpat för denna uppgift. Sjöfartsverket utför dessutom redan i dag tillsyn enligt bl.a. fartygssäkerhetslagen varför tillsynsarbetet enligt de båda regelverken på ett effektivt sätt skulle kunna utföras med minsta möjliga olägenhet för rederierna och hamnanläggningarna.

5.1.2.4 Bemyndigande

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om tillsynen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Nedre Norrland* påpekar att ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn kan komma i konflikt med skyddet mot husrannsakan enligt regeringsformen om

föreskriften innebär att tillsyn får utövas i större omfattning än vad som anges i lagen.

Skälen för regeringens förslag: Även om EG-förordningen om sjöfartsskydd relativt uttömmande reglerar den tillsyn som skall utföras, lämnas vissa frågor till de behöriga myndigheterna att bestämma. Bland annat skall varje medlemsstat inom vissa gränser bestämma hur ofta och när kontroller av sjöfartsskyddssystemet skall göras (se punkt 19.1.1 i bilaga 2 till EG-förordningen). Enligt de rekommenderande reglerna i förordningen (punkt 4.45–46 i bilaga 3 till EG-förordningen) kan också en medlemsstat utöka tillsynen av fartyg till att omfatta även andra fartyg än de som omfattas av EG-förordningen. De föreskrifter det kan bli fråga om är således inte sådana som innebär att tillsynen utförs på ett djupare eller mer kränkande sätt, utan avser endast t.ex. antalet inspektioner som skall utföras. Någon anledning att reglera dessa frågor i lag finns därför inte, utan det bör delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela de ytterligare föreskrifter om tillsynen som befins nödvändiga.

Detsamma gäller bestämmelser om tillsynen av hamnanläggningar. Såsom tidigare beskrivits (avsnitt 4.2.1 och 5.1.2.3) är det internationella regelverkets bestämmelser om tillsyn av hamnanläggningar mycket knapphändiga och föreskriver endast att staterna, i den omfattning de finner lämpligt, skall kontrollera effektiviteten av hamnanläggningarnas skyddsplaner. Därutöver finns bestämmelser om statens godkännande av skyddsplaner och av ändringar i desamma, punkt 16.2 och 16.5 i bilaga 2 till EG-förordningen, samt ytterligare bestämmelser i punkt 16.62 och 16.63 i bilaga 3 till EG-förordningen. De närmare bestämmelserna i denna fråga bör meddelas efter bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Bestämmelsen om bemyndigandet föreslås tas in i 21 §.

5.1.2.5 Förbud för hamnanläggningar att betjäna fartyg

Regeringens förslag: En hamnanläggning skall kunna förbjudas att betjäna fartyg som omfattas av EG-förordningen om hamnanläggningen i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd.

I stället för att ett förbud meddelas skall hamnanläggningsinnehavaren kunna föreläggas att vidta vissa åtgärder för att avhjälpa bristen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* framhåller att det tydligt framgår av syftet med reglerna i det internationella regelverket att det skall finnas medel att hindra en hamnanläggning som har brister i sitt sjöfartsskydd från att samverka med fartyg som omfattas av reglerna.

Skälen för regeringens förslag: Enligt bestämmelserna i bilagorna till EG-förordningen om sjöfartsskydd finns det olika möjligheter att förhindra att ett *fartyg* som har brister i sitt sjöfartsskydd fortsätter att segla i internationell trafik. Vid en besiktning kan fartyget nekas ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat (se punkt 19 i bilaga 2 till EG-förordningen). Vid en inspektion i hamn eller på väg mot en hamn kan ett fartyg t.ex. avvisas från hamnen respektive förbjudas att anlöpa

hamnen (se regel 9.1.3 respektive 9.2.5 i bilaga 1 till EG-förordningen). Även mindre ingripande åtgärder är möjliga, t.ex. kan förelägganden om att vidta vissa konkreta åtgärder utfärdas.

Några motsvarande bestämmelser om förbud och förelägganden riktade mot *hamnanläggningar* finns inte i EG-förordningen trots att det anges (se punkt 4.4 i bilaga 2 till EG-förordningen) att staterna skall kontrollera effektiviteten hos hamnanläggningarnas skyddsplaner. Såsom *Sjöfartsverket* påpekat bör det finnas en möjlighet att hindra en hamnanläggningsinnehavare, som t.ex. inte upprättar skyddsplan eller inte följer föreskrivna regler, från att låta hamnanläggningen samverka med fartyg som omfattas av reglerna. En av tankarna bakom det nya regelverket är att ”smitta”, dvs. personer och gods som inte kontrollerats, inte skall kunna föras mellan länder, vilket sker om ett fartyg betjänats av en hamnanläggning som inte uppfyllt sjöfartsskyddskraven.

Enligt artikel 14 i EG-förordningen krävs också att sanktioner vid brott mot förordningen skall vara bl.a. proportionerliga, varför de straffbestämmelser som föreslås i avsnitt 5.1.10 bör kompletteras med mindre ingripande åtgärder. Artikel 10 i EG-förordningen stadgar också att medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av åtgärder som har vidtagits av gemenskapens institutioner fullgörs. För att uppnå syftet med EG-förordningen bör således införas en möjlighet att förbjuda en hamnanläggningsinnehavare att låta hamnanläggningen betjäna ett fartyg om anläggningen inte uppfyller föreskrivna krav på sjöfartsskyddet. Det kan då röra sig om att anläggningen inte uppfyller uttryckliga krav i EG-förordningen, men också att anläggningen inte uppfyller de krav som är fastlagda i anläggningens skyddsplan. Det bör också finnas en möjlighet till mindre ingripande åtgärder mot hamnanläggningar genom att tillsynsmyndigheten i stället kan förelägga en hamnanläggningsinnehavare att genomföra något.

En bestämmelse om detta bör således tas in i 9 §.

5.1.2.6 Vite

Regeringens förslag: Förbud och förelägganden riktade mot fartyg och hamnanläggningar skall få förenas med vite.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 14 i EG-förordningen stadgar att sanktionerna vid brott mot förordningen skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

I avsnitt 5.1.10 föreslås vissa straffbestämmelser för brott mot EG-förordningen. I många fall kan det dock vara effektivare att förbud och förelägganden förenas med vite. Med tanke på de stora ekonomiska belopp som oftast är inblandade i sjöfarten kan hotet om ett kraftigt vite vara mer effektivt än utgången av en eventuell brottmålsprocess i framtiden, och därmed föranleda att t.ex. ett föreläggande efterföljs snabbare.

Det bör därför finnas en möjlighet att förena förbud och förelägganden med ett vitesföreläggande. En regel om detta föreslås i 10 §.
För viten gäller lagen (1985:206) om viten. Prop. 2003/04:106

5.1.2.7 Ogiltigförklaring och återlämning av certifikat

Regeringens förslag: Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som har upphört att gälla skall omedelbart återlämnas till den som har utfärdat certifikatet.

Ett certifikat skall kunna förklaras ogiltigt i vissa situationer. I sådana fall skall certifikatet överlämnas till Sjöfartsverket.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget om återlämnande och förordar dessutom en bestämmelse som ger verket rätt att förklara ett certifikat ogiltigt i vissa fall.

Skälen för regeringens förslag: Enligt bilaga 2 till EG-förordningen upphör internationella sjöfartsskyddscertifikat att gälla under vissa förutsättningar (se punkt 19.3.8). För att så långt det är möjligt undvika att redare och befälhavare avsiktligt eller oavsiktligt åberopar ett ogiltigt certifikat bör det krävas att ett certifikat som har blivit ogiltigt skall återlämnas till den myndighet som har utfärdat certifikatet. I förordningen om sjöfartsskydd kommer regeringen att föreskriva att det som huvudregel är Sjöfartsverket som utfärdar certifikat.

En bestämmelse om skyldighet att återlämna ogiltiga certifikat bör således införas i lagen, förslagsvis i 11 §.

Såsom *Sjöfartsverket* anfört kan vissa situationer utöver de som räknas upp i bilaga 2 till EG-förordningen inträffa; situationer som bör föranleda att ett certifikat kan förklaras ogiltigt. Således bör en ogiltigförklaring kunna ske när förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits, eller när certifikatet i sig inte uppfyller föreskrivna krav. Certifikatet är ju så att säga beviset på att fartyget uppfyller sjöfartsskyddets krav. Regeringen, som instämmer i vad Sjöfartsverket har angett, föreslår därför att ett andra stycke införs i 11 § i enlighet med det nu sagda.

Lagrådet har konstaterat att så som paragrafen utformats i förslaget omfattar föreskriften om återlämnande av certifikatet till den som har utfärdat det även fallet då ogiltigförklaring av certifikatet har skett på grund av att detta inte uppfyller föreskrivna krav, t.ex. när det framställts genom någon form av förfalskning. Regeringen, som inte haft för avsikt att åstadkomma en sådan innebörd av bestämmelsen, föreslår därför att paragrafen utformas i enlighet med Lagrådets förslag, varvid ett tredje stycke införs. Därmed undviks de icke avsedda konsekvenserna.

Regeringens förslag: Hamnanläggningsinnehavaren skall vara skyldig att biträda den myndighet som ansvarar för utförandet av skyddsutredningen och ta fram och lämna den information som myndigheten kräver.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens i sak.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt punkt 15.2 i bilaga 2 till EG-förordningen är det medlemsstaten som skall utföra skyddsutredningen för hamnanläggningen, och enligt regel 10.2.1 i bilaga 1 till EG-förordningen gäller att medlemsstaterna skall se till att skyddsutredningar genomförs. I förordningen om sjöfartsskydd regleras vilken myndighet inom medlemsstaten som ansvarar för utredningen. Eftersom det finns så många hamnanläggningar i Sverige som kommer att falla under de nya reglerna finns det dock ingen rimlig möjlighet för någon myndighet att genomföra individuella skyddsutredningar av anläggningarna annat än i speciella situationer. Hamnanläggningsinnehavaren har också oftast bättre kännedom än myndigheten om de faktiska förhållanden som är av betydelse för skyddsutredningen. Sjöfartsverket har i sin utredning ansett att hamnanläggningsinnehavarna skall förses med en generell skyddsutredning mot bakgrund av vilken innehavarna kan bedöma hoten och riskerna som kan finnas för deras egen anläggning.

I bilaga 2 och 3 till EG-förordningen (punkt 15.5 respektive 15.3) finns en uppräkningslista av vilka uppgifter som skyddsutredningen *måste* innehålla. Detta gäller uppgifterna i båda bestämmelserna eftersom den senare gjorts bindande genom EG-förordningen (artikel 3.3). Vilka uppgifter utöver de uppräknade som respektive hamnanläggning tar in i sin skyddsutredning beror på förhållandena vid den individuella hamnanläggningen. Hamnanläggningarnas uppgifter samlas sedan in och analyseras av myndigheten.

Som ett komplement till EG-förordningen bör det därför anges i lagen att hamnanläggningsinnehavaren skall biträda vid utförandet av skyddsutredningen samt ta fram och lämna den information som behövs för att skyddsutredningen skall kunna genomföras. Bestämmelsen föreslås i 12 §.

Regeringens förslag: Alla som uppehåller sig på ett fartyg eller inom en hamnanläggning skall få kroppsvisiteras. Väska, fordon, gods, rum och annat slutet förvaringsställe på fartyget eller inom hamnanläggningen, skall få undersökas.

Den som inte frivilligt underkastar sig kroppsvisitation eller annan undersökning skall kunna avvisas eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen.

Ett fartygs rederi och en hamnanläggningsinnehavare skall svara för att kroppsvisitation och undersökning genomförs på fartyget respektive inom hamnanläggningen och skall svara för kostnaden för dessa.

Kroppsvisitation och annan undersökning får utföras av polisman, kustbevakningstjänsteman eller annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet. Om arbetet utförs av annan sådan särskilt utsedd person skall det ske under polismans ledning. Tullverket skall på begäran bistå i kontrollarbetet. Undersökning av gods skall ske med de begränsningar som följer av tullagstiftningen.

Föremål som påträffas vid kroppsvisitation eller annan undersökning skall förvaras så att det inte kan användas för brott.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslogs dock inte att även gods skall kunna undersökas liksom att den som inte låter undersöka sitt gods m.m. skall kunna avvisas. I promemorian ingick inte heller förslaget att Tullverket på begäran skall bistå i kontrollarbetet. Vidare har ordalydelsen ändrats något i förtydligande syfte.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* har tillstyrkt förslaget och påpekat att även gods, bagage och proviant måste kunna undersökas. *Riksåklagaren* ifrågasätter inte behovet av sådana undersökningar, men anser att förutsättningarna för dem måste regleras ytterligare och mer strikt. *Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Gotlands län, Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms Universitet, Sveriges redareförening, Sjöfartens arbetsgivareförbund* samt *Svenska hamnarbetarförbundet* anser att förslaget är alltför långtgående och påtalar vikten av avvägningen mellan kontrollbehovet och integritetsintresset. *Kammarrätten i Göteborg, Institutet för sjö- och transporträtt* och *Sjöbefälsförbundet* anser dessutom att jämförelsen med motsvarande reglering inom luftfarten inte är helt relevant. *Sjöbefälsförbundet* anser att det inte finns några skäl som gör det nödvändigt att begränsa sjömännens grundlagsstadgade skydd mot påtvingat kroppsligt ingrepp utan att det föreligger misstanke om brott. Inom sjöfarten har det inte förekommit någon terrorism till skillnad från inom flyget. Förbundet anser vidare att det är olyckligt att rederiet och hamnanläggningen ges rätt att välja vem som skall anlitas för att utföra kroppsvisitation och undersökning av egendom. Även *Sveriges redareförening* samt *Sjöfartens arbetsgivareförbund* påtalar vikten av att kroppsvisitationer och visitationer av hytt och dylikt endast får utföras under ledning av personal tränad för sådana uppdrag. *Kustbevakningen* anser det vara rimligt att förebyggande åtgärder vidtas men påminner om vikten av att de personer som anförtros tvångsmedelsanvändningen har

nödvändig kompetens och insikt om grundläggande rättssäkerhetsprinciper. Ett annat tillägg bör göras till bestämmelsen om att undersökning skall ske under polismans ledning på så sätt att arbetet kan ske även under en kustbevakningstjänstemans ledning. Kustbevakningen anser vidare att för att hytter och rum på fartyg ska kunna innefattas i undersökningsmöjligheten bör detta framgå av lagtexten. Vidare bör inte bara den som vägrar undersöka sig själv utan också sin väska m.m., avvisas. *Tullverket* framför att frågan om kontroll av gods vid import och export inte belysts så som skulle varit önskvärt. *SEKO Sjöfolk* anser att förslaget är alldeles för långtgående och visar ytterst lite respekt för mänskliga rättigheter. Sjömännens ”hem” ombord bör betraktas med respekt. På skyddsnivå 1 bör inte någon möjlighet till stickprovskontroller finnas utan misstanke om brott. *Svenska Transportarbetarförbundet* saknar resonemang om hur kontrollen av förarna som utför transportarbete till och från hamnar skall ske. *Sveriges Hamnar* framhåller att polisen eller annan myndighet skall ha ansvaret för undersökningsverksamheten inklusive finansieringen av denna. *Föreningen Sveriges Varv* anför att vid skyddsnivå 1 bör kroppsvisitation endast komma i fråga vid misstanke om brott och då utföras av tillkallad polis eller Kustbevakningen.

Skälen för regeringens förslag: Såsom tidigare anförts (se bl.a. avsnitt 4.1) är avsikten med regelverket att skydda världshandeln mot grova brott. De brott som åsyftas är framför allt olika typer av grövre brott såsom mord, allmänfarlig ödeläggelse och kapning.

Enligt punkt 9.4.1 i bilaga 2 till EG-förordningen skall en skyddsplan innehålla föreskrifter om vilka åtgärder som skall vidtas för att förhindra att vapen eller andra farliga ämnen och anordningar avsedda att användas mot människor, fartyg eller hamnar olovligen tas ombord på fartyg. I punkt 16.3.1 finns ytterligare bestämmelser avseende sådana kontrollåtgärder för att hindra obehörig införsel i hamnanläggningar eller ombord på fartyg. Åtgärderna avser samtliga skyddsnivåer. I bilaga 3 till EG-förordningen finns ytterligare bestämmelser om vad en skyddsplan skall innehålla, (punkt 9.2, 9.7 ff, 16.3 och 16.8 ff), däribland uppgifter om driftsmässiga och fysiska åtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1. Vissa av bestämmelserna i bilaga 3 till EG-förordningen har, genom förordningen, gjorts bindande.

Bland de bestämmelser i bilaga 3 till EG-förordningen som inte gjorts bindande, (punkt 9.15 respektive 16.18), anges det att på skyddsnivå 1 skall alla som vill gå ombord på ett fartyg eller få tillträde till en hamnanläggning vara skyldiga att underkasta sig kroppsvisitation. Frekvensen av sådan visitation, som bör ske genom stickprovskontroller, skall anges i skyddsplanen. Vid högre skyddsnivåer skall frekvensen av sådana kontroller ökas. För en närmare beskrivning av åtgärderna vid de olika skyddsnivåerna, se även nedan avsnitt 5.3.

Motsvarande krav på undersökning gäller för bagage, gods och proviant.

Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot påtvingat kroppsligt ingrepp, bl.a. mot kroppsvisitation. Begränsningar i detta avseende får, enligt 12 § samma kapitel, göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle. Begränsningen av friheten får aldrig gå utöver

vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett begränsningen.

En möjlighet att kroppsvisitera har funnits sedan länge inom luftfarten genom lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats. Lagen var visserligen ursprungligen tänkt att gälla under begränsade tidsperioder, men har i praktiken kommit att tillämpas generellt och utan tidsmässigt avbrott. Det har således ansetts föreligga ett behov av oavbruten sådan kontroll inom luftfarten sedan lagens tillkomst och det har inte satts i fråga att fortsätta med kontroller av flygpassagerare och deras bagage.

Förslaget avseende kroppsvisitation har av flertalet remissinstanser ansetts som alltför långtgående med risk för kränkning av den personliga integriteten. Regeringen är medveten om de gränsdragningsproblem som förslaget kan resa, men anser att det är synnerligen viktigt att det finns en möjlighet att utföra de föreslagna kontrollerna. Som redan nämnts har de internationella reglerna om sjöfartsskydd arbetats fram till följd av terroristattacker i USA den 11 september 2001. Behovet av verkningsfulla skyddsåtgärder mot brott som utgör en fara för säkerheten gör sig, enligt regeringen, gällande med samma styrka när det gäller fartyg och hamnanläggningar som inom luftfarten, varför det inte finns anledning att inte ha jämförbara regelverk. Ett fartyg skulle i terroristsammanhang kunna användas på ett mer anonymt sätt än ett luftfartyg. Antalet människor ombord på större last- och passagerarfartyg är inte oansenligt. Vidare torde det i dag vara ganska enkelt att gå ombord på ett fartyg i hamn, lämna en bomb e.dyl. och sedan obemärkt försvinna i land. Den skada en sådan handling kan resultera i kan få mycket förödande konsekvenser. Bristen på relevanta bestämmelser skapar vidare en otrygghet för såväl resenärer som anställda ombord och i land.

Det är således viktigt att söka förebygga risken för att sådana händelser inträffar, innan sjöfarten är lika utsatt som luftfarten varit. Kontroller kan i dag bara göras av polisman och endast om misstanke om brott föreligger. Det måste därför skapas en möjlighet att på fartyg och i hamnanläggningar kroppsvisitera människor och undersöka bagage, fordon, gods, rum och andra slutna förvaringsställen utan att misstanke om brott föreligger. Regeringen anser att det i detta perspektiv inte kan underlåtas att i lagen om sjöfartsskydd ta in bestämmelser som möjliggör kroppsvisitation och undersökning av egendom. De kontrollåtgärder som avses i ovannämnda bestämmelser i bilaga 2 till EG-förordningen kan inte utföras effektivt, eller kanske över huvudtaget, om inte bl.a. kroppsvisitation i vissa fall kan genomföras. Kontrollmöjligheterna ligger i de berördas, däribland de anställdas, eget intresse och måste ses i ljuset av det nu sagda.

Såsom *Lagrådet* påpekat innebär den föreslagna lydelsen i 13 § ett lägre krav för att kunna genomföra kroppsvisitation och annan undersökning än som föreskrivs i lagen om särskild kontroll på flygplats, på så sätt att den lagen tar sikte på att förebygga brott som utgör *allvarlig* fara för säkerheten. Lagrådet anser det påkallat att motiven för den föreslagna skärpningen utvecklas.

I förarbetena till lagen om särskild kontroll på flygplatser uttalas bl.a. följande (prop. 1970:204, s. 13). ”Avsikten är att den särskilda kontrollen skall tillämpas restriktivt. Att generellt ange när kontroll är nödvändig

låter sig givetvis inte göra. Avvägningen får i varje särskilt fall göras mot bakgrund av en bedömning av de aktuella trafiksäkerhetsriskerna i förhållande till de olägenheter som kontrollen innebär för flygpassagerare och andra.”

Regeringen anser att det kan ifrågasättas om det i dagens läge är relevant att behålla distinktionen *allvarlig* fara. Lagen om särskild kontroll vid flygplats var vid sin tillkomst en undantagslagstiftning, men har med tiden blivit en lag av mera generellt slag. Kroppsvisitation och annan undersökning är numera regel i samband med ombordgåendet på luftfartyg. Den som ombord på ett luftfartyg t.ex. tar fram en trovärdig kopia av ett vapen kan framkalla reaktioner hos omgivningen som innebär allvarlig fara. Samma gäller exempelvis om en passagerare blir berusad och uppträder störande. Han eller hon kan kräva sådan uppmärksamhet av personalen ombord att den inte kan tas i anspråk för andra säkerhetsrelaterade sysslor, och därigenom åstadkomma en oro som i sin tur kan framkalla en situation som måste betecknas som allvarlig fara. Det torde dessutom vara mycket svårt att göra de avvägningar i varje särskilt fall som det talas om i förarbetena. Mot bakgrund härav överväger regeringen att i en ny lag om luftfartsskydd (se avsnitt 5.1) föreslå att kravet på allvarlig fara i detta sammanhang sänks till endast fara. Vidare föreskriver inte EG-förordningen om sjöfartsskydd med dess bilagor några krav på att kontroll av personer och gods m.m. skall ske endast i vissa allvarliga situationer. I stället föreskrivs det att det i fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner skall anges vilka åtgärder som skall vidtas för att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar *avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar* tas ombord på fartyg eller i hamnanläggningar. För att få en lagstiftning avseende kroppsvisitation och andra undersökningar som överensstämmer med det syfte som anges i EG-förordningen bör kravet sänkas till att avse förebyggande av brott som utgör *fara* för säkerheten.

Enligt EG-förordningen och dess bilagor 1 och 2 skall alltså fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner innehålla uppgifter om bl.a. vilka åtgärder som på de olika skyddsnivåerna syftar till att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar *avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar* tas ombord på fartyg eller införs i hamnanläggningen. Skyddsplanerna skall godkännas av behörig myndighet vilken, enligt vad som kommer att föreskrivas i förordningen om sjöfartsskydd, är Sjöfartsverket. Såsom ovan sagts är det åtgärder som vidtas ”för att förhindra att vapen...” tas ombord och i hamnanläggningar som skall anges i skyddsplanerna. Huruvida åtgärder i form av just kroppsvisitation och annan undersökning faktiskt kommer att utföras i varje enskilt fall beror således på vad som står i respektive godkänd skyddsplan. Det går inte att bortse från att t.ex. två hamnanläggningar kan ha mycket olika egenskaper avseende antal anlöp per år, typ av gods m.m., vilket gör att hotbilden i vissa fall måste anses mycket låg. Detta innebär att på samma sätt som bedömningen kommer att vara annorlunda från fartyg till fartyg respektive från hamnanläggning till hamnanläggning vad gäller t.ex. nödvändig skyddsutrustning beroende på fartygets eller hamnanläggnings storlek, funktion etc., kommer bedömningen avseende kontrollåtgärder i form av

kroppsvisitation och annan undersökning att kunna variera. EG-förordningens bindande bestämmelser bör således, i vart fall undantagsvis, kunna uppfyllas på annat sätt än genom kroppsvisitation och undersökning av gods m.m. med viss frekvens. Regelverket lämnar alltså öppet för individuella lösningar inom vissa ramar. Genom de föreslagna bestämmelserna ges dock *möjlighet* att, trots det grundlagsstadgade förbudet, faktiskt föreskriva att sådana åtgärder kan vidtas.

Vad gäller kontroll av gods får givetvis föreskrifterna i tullagstiftningen t.ex. beträffande hanteringen av varor som står under tullövervakning inte åsidosättas. Det är värt att understryka att de föreslagna bestämmelserna om bl.a. kontroll av gods självklart inte åsidosätter eller på annat sätt inkräktar på tullagstiftningen eller på de befogenheter som tillkommer Tullverket och andra berörda myndigheter med stöd av denna. När det i bilaga 2 till EG-förordningen föreskrivs att det i skyddsplanerna skall framgå vilka åtgärder som skall vidtas för att förhindra att vapen etc. otillbörligen tas in i hamnanläggningen eller ombord på fartyget, skall dessa bestämmelser läsas tillsammans med de bestämmelser i bilaga 3 till EG-förordningen som detaljreglerar de förstnämnda bestämmelserna. Således föreskrivs t.ex. i punkt 16.3.3 att skyddsplanen skall i detalj redogöra för de grundläggande åtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1, både driftsmässiga och fysiska, och i punkt 16.8.9 att skyddsplanen – förutom vad som anges i punkt 16.3 – skall fastställa vilka förfaranden som krävs rörande lasthantering. I punkt 16.32 som handlar om lasthantering ges exempel på skyddsåtgärder, bl.a. kontroller för att säkerställa att last som förts in i hamnanläggningen överensstämmer med fraktsedlar, och kontroll av förseglingar och andra anordningar. Det sätt på vilket den enskilda hamnanläggningen väljer att uppfylla sin kontrollskyldighet kommer således att variera och bör, i de fall det är aktuellt, ske genom att Tullverkets uppgifter enligt tullagstiftningen tas tillvara. Vad gäller Tullverket, se även avsnitt 6.1.4.

Bestämmelserna om kroppsvisitation och annan undersökning bör enligt regeringens uppfattning ha följande innebörd. Alla som uppehåller sig på ett fartyg eller inom en hamnanläggning skall få kroppsvisiteras. Väska, fordon, gods, rum och annat slutet förvaringsställe på fartyget eller inom hamnanläggningen, skall få undersökas. *Kustbevakningen* har ansett det önskvärt att det av lagtexten framgår att även hytter och rum på fartyg åsyftas. Regeringen finner dock inga skäl att föreslå ett sådant förtydligande eftersom begreppet "rum" innefattar samtliga nämnda utrymmen.

Om den som skall bli kroppsvisiterad eller underkastad undersökning av sin egendom vägrar detta, skall han eller hon kunna avvisas eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen.

Bestämmelserna gäller den som uppehåller sig på ett fartyg eller i en hamnanläggning. Detta innebär att även personal får kroppsvisiteras. I rekommendationerna anges att personal inte skall behöva visitera sina kollegor eller undersöka deras personliga ägodelar såvida det inte finns klara skyddsskäl. Om eller på vilket sätt kroppsvisitation av personal kommer att ske är dock även det något som kommer att framgå av varje enskild skyddsplan. Kroppsvisitation av personal, liksom av alla personer, kan, vilket remissinstanserna anfört, uppfattas som

integritetskränkande. Såsom tidigare anförts ligger det emellertid i samtliga berördas intresse att syftet med bestämmelserna, dvs. att förebygga säkerhetsrisker, upprätthålls.

För att respektera den enskilda individens personliga integritet skall kroppsvisitation av mera väsentlig omfattning verkställas i ett avskilt utrymme och, om den undersökte begär det, i vittnes närvaro. Vidare får kroppsvisitation av kvinna verkställas och bevittnas endast av en annan kvinna, om inte metalldetektor eller liknande anordning används. Vad gäller undersökning av gods i form av postbrev eller postpaket medför möjligheten att undersöka sådana givetvis inte någon rätt att ta del av innehållet däri. Bestämmelserna överensstämmer med motsvarande reglering avseende kontrollen på flygplatser.

Om föremål som avses i 17 § påträffas hos någon skall denne uppmanas att förvara föremålet på sådant sätt att det inte kan användas för brott. I allmänhet bör vederbörande uppmanas att lämna ifrån sig föremålet till personalen som förvarar det på lämpligt sätt så länge innehavaren befinner sig på fartyget eller i hamnanläggningen. Om vederbörande vägrar att följa en uppmaning om förvaring kan det förstås ge anledning till misstanke om brott och därmed ingripande enligt rättegångsbalken.

Rederiet respektive hamnanläggningsinnehavaren ansvarar för såväl att själva undersökningarna äger rum som finansieringen av dem i den utsträckning och på det sätt de anges i skyddsplanen, se vidare avsnitt 5.1.9, 6.3.3 och 6.3.4 där även bl.a. de av remissinstansernas yttranden ovan, som ännu inte bemötts, tas upp.

Regeringen föreslår att bestämmelserna om undersökning av personer och egendom m.m. tas in i 13–19 §§.

5.1.5 Ordningsbestämmelser

Regeringens förslag: Utan tillstånd skall inte någon få beträda en del av ett fartyg eller en hamnanläggning om det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som får utföra kroppsvisitation och andra undersökningar skall också få avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig inom ett sådant område, som stör ordningen där eller som äventyrar skyddet av fartyget eller hamnanläggningen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* påpekar att tillämpningsproblemet kan uppstå när det gäller att avvisa någon från en ankarplats eftersom det förbjudna området där inte är så lätt att avgränsa. *Svenska Hamnarbetareförbundet* anför att det faktum att hamnanläggningar kommer att stängslas in kommer att väcka motstånd.

Skälen för regeringens förslag: Enligt det internationella regelverket skall det i skyddsplanerna föreskrivas skyddsåtgärder för att kontrollera tillträdet till fartygen respektive hamnanläggningarna vilket kan innebära bl.a. identifiering av tillträdespunkter som skall säkras eller bemannas i syfte att förhindra otillåtet tillträde (punkt 9.14 och 16.17 i bilaga 3 till

EG-förordningen). I skyddsplanerna skall således föreskrivas för vilka områden tillträdet skall begränsas för allmänheten (punkt 9.18 och 16.21 i bilaga 3 till EG-förordningen). För att skyddet av fartyg och hamnanläggningar skall bli effektivt torde det vara nödvändigt att det på fartyg och inom hamnanläggningar finns sådana skyddsområden.

Det bör därför anges i lagen att det inte är tillåtet att utan tillstånd beträda en sådan del av ett fartyg eller en hamnanläggning för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. En liknande reglering för tunnelbane- och spårvägsområden finns i 4 kap. 5 § ordningslagen (1993:1617) och för järnvägsområden i 25 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Den som obehörigen uppehåller sig inom ett sådant område bör kunna avvisas eller avlägsnas från fartyget, hamnanläggningen eller enbart från det inhägnade området, likaså den som stör ordningen eller äventyrar skyddet av fartyget eller hamnanläggningen. Befogenhet att utföra dessa uppgifter bör kunna lämnas till samma personer som har rätt att utföra kroppsvisitationer, dvs. förutom polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen, sådana särskilt utsedda personer som har förordnats av polisen. Regeringen föreslår att bestämmelsen tas in i 20 §.

Den som bryter mot denna bestämmelse kan dömas för olaga intrång enligt 4 kap. 6 § andra stycket brottsbalken.

5.1.6 Skyddsplaner för hamnanläggningar

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skulle få meddela föreskrifter om skyddsplaner utan inskränkning till endast hamnanläggningar (se avsnitt 5.1.7.1–2, s. 69–71 i promemorian).

Remissinstanserna: Inga konkreta synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag: Såsom tidigare beskrivits är en skyddsplan enligt EG-förordningen en plan som skall säkerställa tillämpningen av åtgärder ombord på fartyg respektive i hamnanläggningar för att skydda personer, last, transportenheter, förråd och fartyg från de risker som kan uppstå vid ett säkerhetstillbud (punkt 2.1 i bilaga 2 till EG-förordningen). Alla rederier vars fartyg omfattas av förordningen skall upprätta en skyddsplan efter att ha utfört en skyddsutredning. Även alla hamnanläggningar som betjänar fartyg som omfattas av förordningen är skyldiga att upprätta en skyddsplan. Skyddsplanen skall innehålla föreskrifter om vilka exakta åtgärder som skall vidtas på de olika skyddsnivåerna. Det kan vara allt från organisatoriska frågor som t.ex. ansvarsområden och beslutsgångar till mer konkreta detaljer om hur oledsagat bagage skall hanteras.

I bilaga 2 till EG-förordningen finns uppräknat vilka åtgärder, förfaranden och uppgifter som skyddsplanerna skall innehålla (punkt 9.4 respektive 16.3). Uppräkningarna är angivna som minimikrav. Därutöver

finns i bilaga 3 till EG-förordningen omfattande rekommendationer om vad skyddsplanerna skall behandla. Alla dessa rekommenderande bestämmelser hör inte till de som gjorts bindande genom EG-förordningen. I regel 10.3 i bilaga 1 till EG-förordningen anges vidare att *medlemsstaterna* skall ange vilka åtgärder som skall tas upp i en skyddsplan för en *hamnanläggning* för de olika skyddsnivåerna, inbegripet när en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att krävas (angående sjöfartsskyddsdeklaration se avsnitt 5.1.7). De åtgärder som det således överlämnats till medlemsstaterna att besluta om i detta sammanhang är sådana åtgärder som befins nödvändiga *utöver* de som räknats upp bland minimikraven i punkt 9.4 och 16.3 i bilaga 2 till EG-förordningen. Någon motsvarande bestämmelse för fartyg finns inte i regelverket.

Lagen om sjöfartsskydd bör således innehålla en bestämmelse som gör det möjligt att föreskriva sådana ytterligare åtgärder avseende innehållet i en hamnanläggnings skyddsplan. Den närmare regleringen av denna fråga bör överlämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett bemyndigande om detta föreslås i 21 §.

5.1.7 Skyddsdeklaration

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om skyddsdeklarationer.

Promemorians förslag: Överensstämmet med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har lämnats.

Skälen för regeringens förslag: Så som beskrivit i avsnitt 4.2.1 är en skyddsdeklaration en överenskommelse mellan två fartyg eller ett fartyg och en hamnanläggning som specificerar vilka åtgärder som parterna skall vidta för att skydda samverkan mellan fartygen eller fartyget och hamnanläggningen (regel 1.1.15 i bilaga 1 till EG-förordningen). Den skall också fastslå vilka skyldigheter och vilket ansvar parterna har vid denna samverkan (punkt 5.5 i bilaga 2 till EG-förordningen). Syftet med skyddsdeklarationen är att klargöra att parterna är överens om vilka åtgärder i respektive parts skyddsplan som skall vidtas (punkt 5.4 i bilaga 3 till EG-förordningen). Exempel på situationer när en skyddsdeklaration kan komma att begäras är när de samverkande parternas rådande skyddsnivåer inte är desamma (se om skyddsnivå avsnitt 5.1.1), när en incident som hotar fartyget eller hamnanläggningen har inträffat och när det i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan anges att en skyddsdeklaration skall upprättas.

Enligt punkt 5.1 i bilaga 2 till EG-förordningen skall den konventionsanslutna staten avgöra när en skyddsdeklaration skall krävas. Vidare föreskrivs i regel 10.3 i bilaga 1 till EG-förordningen att det överlämnas till medlemsstaterna att ange vilka åtgärder som skall tas upp i en skyddsplan för en hamnanläggning för de olika skyddsnivåerna, inbegripet när en skyddsdeklaration kommer att krävas. Slutligen anges i punkt 5.3 i bilaga 3 till EG-förordningen att initiativ till att en skyddsdeklaration upprättas också kan tas av en hamnanläggning.

De möjligheter som enligt EG-förordningen således finns att införa en mer detaljerad reglering om skyddsdeklarationer bör inte genomföras i

lag, utan i stället delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett bemyndigande om även detta bör därför tas in i 21 §.

Prop. 2003/04:106

5.1.8 Identifikationsnummer och fartygshistorik

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om märkning av fartyget med IMO-identifikationsnummer och om handlingar rörande fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs mer generella bemyndiganden om rätt att meddela föreskrifter om bl.a. utrustning och handlingar.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom EG-förordningen regleras relativt uttömmande de nya internationella kraven på utrustning och handlingar för sjöfartsskyddets syften. De krav på att fartyg dels utvändigt skall vara märkta med sitt internationella IMO-identifikationsnummer, dels ha en fartygshistorik (Continuous Synopsis Record) ombord, som i de internationella reglerna regleras genom ändringar i kapitel XI-1 i SOLAS, har dock inte tagits med i EG-förordningen. Kommissionen har uppgett att dessa krav i stället kommer att genomföras i gemenskapsrätten genom ändringar i direktivet om hamnstatskontroll⁶, se avsnitt 4.2.2. Något ändringsförslag har dock ännu inte lagts fram. Det är angeläget att så snabbt som möjligt genomföra de nya internationella kraven i svensk rätt. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att utfärda föreskrifter om märkning av fartyget med IMO-identifikationsnummer och om handlingar rörande fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg. Även om denna reglering är av vikt även från fartygssäkerhetssynpunkt bör regleringen lämpligen göras i 21 § i den nya lagen om sjöfartsskydd.

5.1.9 Avgifter

Regeringens förslag: Statens kostnader för sjöfartsskyddet skall täckas av en avgift som tas ut för de fartyg och hamnanläggningar som är föremål för tillsynen av sjöfartsskyddet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om avgifter.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska hamnarbetarförbundet:* Kostnaderna för genomförandet av sjöfartsskyddet kommer inte minst att drabba mindre hamnar som i dag ofta inte har de säkerhetsarrangemang som redan är

⁶ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).

genomförda i större hamnar. När sedan avgifter skall erläggas för de samhälleliga kostnaderna för genomförande, tillsyn och uppföljning finns det en uppenbar risk för snedvridning av konkurrensen gentemot andra transportslag som inte har dessa kostnader. Det finns också en risk för överinvesteringar. *Svenska Transportarbetarförbundet*: De ekonomiska konsekvenserna för företagen och samhället som helhet borde enligt förbundets uppfattning ha belysts i promemorian. *Sveriges Hamnar* anser att staten bör ta en betydligt större del av de kostnader som uppstår för att Sverige skall kunna upprätthålla skyddet på ett förtroendeingivande sätt. Det måste anses vara en övergripande samhällsuppgift att skydda sina medborgare mot terrorism. Förbundet utgår från att de kostnader som debiteras respektive hamn endast innehåller självkostnaden för tillsynen av respektive hamn. På skyddsnivå 2 och 3 förefaller det naturligt att polisen genomför visitationer och andra befogade undersökningar utan krav på ersättning. *Tull-Kust* anser det vara en utopi att tro att införandet av sjöfartsskyddet skulle vara helt självfinansierande. *Sveriges redareförening samt Sjöfartens arbetsgivareförbund* anser att de ökade kostnader som är att hänföra till assistans av kustbevakning, polisen etc bör bäras av samhället och respektive myndighet och inte övervältras på näringen. *Sveriges transportindustriförbund*: Åtgärderna är av nationellt intresse och bör fördelas så konkurrensneutralt som möjligt. Därför bör staten delta i finansieringen på ett annat sätt än som föreslagits. *Sveriges skeppsmäklareförening* anför att de ökade kostnaderna för sjöfarten måste motsvara riskelimineringen för samhället i stort. *Svenska Kommunförbundet* anser att skyddet är en statlig angelägenhet och att staten därför skall bära ansvaret för skyddsåtgärderna. Det är inte troligt att kostnaderna fullt ut kan tas ut av nyttjarna eftersom vissa hamnar redan i dag går med underskott. *Näringslivets Regelnämnd* anför att det kommer att medföra stora kostnader att införa och leva upp till det föreslagna regelverket. *Föreningen Sveriges Varv* framför att det är ett samhällsintresse av högsta grad att inte landets export och import och fartygsunderhåll måste stänga till följd av det ansvar som läggs på näringen och att myndigheterna därför måste vara behjälpliga med råd och anvisningar liksom ta en del av det ekonomiska ansvaret.

Skälen för regeringens förslag: Frågan om avgifter för att täcka statens kostnader för sjöfartsskyddet och finansieringsfrågorna i övrigt är till viss del sammanlänkade. De senare bör emellertid lämpligast behandlas tillsammans med frågorna om de konsekvenser lagförslaget medför för de inblandade, se avsnitt 6.3.3 och 6.3.4. De remissinstansers yttranden som inte bemöts nedan behandlas således i nämnda avsnitt.

Regeringen angav i sitt beslut till Sjöfartsverket den 21 november 2002 om att utreda hur de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd skulle kunna genomföras i svensk rätt, att systemet för sjöfartsskydd skall vara självfinansierande och inte leda till några merkostnader för myndigheterna. Denna inställning har regeringen vidhållit i den proposition som regeringen den 28 maj 2003 lämnade till riksdagen, prop. 2002/03:124 Sjöfartsskydd, s. 6 och 23, och som riksdagen senare ställt sig bakom (se avsnitt 4.1).

I princip samtliga merkostnader för myndigheternas uppgifter för sjöfartsskyddet skall alltså täckas av avgifter från dem som skall inrätta det nya skyddet och som skall kontrolleras av tillsynsmyndigheterna.

Avgifterna skall täcka dels kostnaderna för samtliga myndigheters tillsynsuppgifter, dels övriga kostnader som de berörda myndigheterna kommer att få till följd av dessa myndigheters nya uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet, såvida uppgifterna inte ingår i den nuvarande kärnverksamheten. För vidare beskrivning av myndigheternas kostnader och andra konsekvenser, se avsnitt 6.

Avgifterna från fartygen kommer att tas ut i samband med de periodiska tillsynskontroller, besiktningar, som enligt regelverket ska äga rum (se avsnitt 4.2.1, 5.1.2.3 och 6.1.1). Sjöfartsverket har i sin rapport föreslagit att det ska få debitera svenska fartyg enligt den sedvanliga tillsynstaxan för besiktningar enligt fartygssäkerhetslagen. För oanmälda inspektioner av svenska fartyg, dvs. kontroller som inte sker enligt någon plan utan när tillsynsmyndigheten bestämmer, bör dock inte debitering ske, utan de kostnaderna bör stanna på Sjöfartsverket. Inte heller utländska fartyg bör debiteras eftersom dessa endast kan bli föremål för inspektioner. Sådana inspektioner bör kunna kombineras med sedvanlig hamnstatskontroll som sker med stöd av fartygssäkerhetslagen.

Även för hamnanläggningarnas del kommer avgifterna att tas ut i samband med tillsynskontrollerna. Sjöfartsverket har i sin rapport ansett att en fast avgift bör tas ut för dessa kontroller och att denna avgift ska vara differentierad beroende på typ av anläggning, dvs. om det är en passagerarterminal, en bulkanläggning, en containerhamn etc. Avgiften bör även styras av anläggningens ekonomiska omsättning. Dessutom bör avgiften differentieras efter hur omfattande tillsynskontrollerna kan tänkas bli. Härmed avses att container- och passageraranläggningar förmodligen kommer att få en högre avgift än olje- och industrianläggningar.

Regeringen anser att det av Sjöfartsverket föreslagna debiteringssystemet på ett rimligt sätt låter myndigheternas kostnader täckas.

Svenska hamnarbetareförbundet har påpekat att avgiftssystemet medför en risk för snedvridning av konkurrensen gentemot andra transportslag. Regeringen påminner om att det – vid sidan av skyddet mot brottsliga handlingar – är i syfte att värna om att svensk sjöfartsnäring inte drabbas av konkurrensnackdelar gentemot andra staters sjöfart som Sverige väljer att införa de internationella reglerna om sjöfartsskydd. Dessutom kan sjöfarten, liksom luftfarten, inte jämföras med landtransporter eftersom de förstnämnda är mycket mer internationella till sin karaktär.

Bestämmelsen om avgifter för sjöfartsskyddet föreslås i 5 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av sjöfartsskyddet. Bestämmelsen härom föreslås ingå i övriga bemyndiganden i 21 §.

5.1.10 Straff

Regeringens förslag: Den som bryter mot bestämmelserna om sjöfartsskydd skall kunna dömas till böter eller i vissa fall fängelse i högst ett år. Den strängaste straffskalan skall gälla för den som bryter

mot ett förbud för ett fartyg att resa eller för en hamnanläggning att betjäna fartyg i internationell trafik och den som inte följer ett beslut att t.ex. rätta till en brist, att inte anlöpa en hamn, att avgå från en hamn eller att fortsätta till ett särskilt område inom Sveriges sjöterritorium.

Böter eller fängelse i högst sex månader skall vara straffskalan för den som lämnar oriktiga uppgifter inför utfärdandet av någon typ av dokument eller vid ett godkännandeförfarande, den som använder fartyg eller hamnanläggning utan erforderliga certifikat, dokument eller skyddsplan eller i övrigt i strid med bestämmelserna, den som inte lämnar begärd information inför anlop av hamn om gärningen inte är ringa, den som underlåter att se till att fartyget undergår föreskriven tillsyn eller att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten och på annat sätt biträda denna samt den som underlåter att utföra den kroppsvisitation och undersökning som är föreskriven i skyddsplan eller är beslutad av myndighet.

Enbart böter skall ingå i straffskalan för vissa mindre allvarliga brott mot bestämmelserna, t.ex. att inte utse skyddschef, efterkomma en begäran om att upprätta skyddsdeklaration eller tillhandahålla handlingar och lämna information.

Till ansvar enligt lagen om sjöfartsskydd skall inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1994:100).

Promemorians förslag: I promemorian lämnades förslag om att flertalet straffbestämmelser skulle innehålla ansvar för såväl uppsåtliga brott som brott begångna av oaktsamhet. Där lämnades också förslag i 23 § punkten 2 om ansvar för oriktiga uppgifter vid genomförandet av en skyddsutredning. Vidare ingick inte förslaget i 23 § 8 om hamnanläggningsinnehavares ansvar för att hamnanläggningen hålls tillgänglig för tillsyn eller förslaget i 24 § 3 om ansvar för hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen förvarar hamnanläggningens skyddsplan i strid med EG-förordningens bestämmelse härom. Dessa två sistnämnda förslag har i tiden efter promemorians utarbetande beretts med de som berörs. I övrigt överensstämmer promemorians förslag i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Riksåklagaren* anser att en kriminalisering inte är befogad i det här fallet, men att hela eller stora delar av området däremot torde lämpa sig ytterst väl för reglering med sanktionsavgifter. *Sveriges hamnar* anför att det faktum att den hamn som inte uppfyller kodens krav inte heller får betjäna fartyg inom lagens tillämpningsområde är ett straff i sig. Vidare ifrågasätter *Sveriges Hamnar* begreppet ”undergår” i 23 § 8 i det remitterade förslaget. Vad gäller tillägget i 24 § p 3 har *Sveriges Hamnar* anført att det framstår som logiskt. *Svenska Kommunförbundet* anser att straffsanktionerna skall tas bort eftersom adekvat lagstiftning redan finns, och dessutom är ett indraget tillstånd att bedriva verksamhet straff nog. *Kustbevakningen* förordar en närmare analys av straffskalorna i allmänhet och strängare straff i vissa fall t.ex. vad gäller befälhavares skyldighet att lämna riktig information och i rätt tid. *Sjöfartsverket* tillstyrker förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 14 i EG-förordningen stadgar att sanktionerna vid brott mot förordningen skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Det är viktigt att alla som omfattas av reglerna också verkligen efterkommer de krav som ställs. Detta naturligtvis i första hand för att skyddet av passagerare, fartyg och hamnanläggningar skall bli så effektivt som är eftersträvat, men också för att inte den svenska sjöfartsnäringsen i stort skall drabbas av t.ex. indirekta handelshinder. Det finns en risk att vissa länder kan komma att betrakta en flaggstats samtliga fartyg samt samtliga hamnanläggningar inom den staten som misstänka från t.ex. terroristsynpunkt, även om det bara är något enstaka fartyg eller någon enstaka hamnanläggning som har visat sig inte uppfylla kraven. Det är således angeläget att på alla sätt se till att reglerna efterföljs.

Riksåklagaren, Sveriges hamnar och Svenska Kommunförbundet har i olika ordalag avstyrkt förslaget. Regeringen är medveten om de fördelar som t.ex. ett sanktionsavgiftssystem har. Mot bakgrund av framför allt vikten av att skyddet upprätthålls anser regeringen emellertid att ett straffrättsligt system är nödvändigt. Däremot kan det ifrågasättas om detta system måste omfatta ansvar för gärningar som begås såväl uppsåtligt som av oaktsamhet. Regeringen anser att så inte är fallet och att oaktsamhetsbrotten därför bör begränsas. Således bör endast den som bryter mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av bestämmelserna i regel 9 i bilaga 1 till EG-förordningen eller redare och befälhavare som lämnar felaktig information inför anlop av hamn när informationen begärts enligt regel 9.2 i samma bilaga kunna straffas vid både uppsåtliga och oaktsamma handlingar. Överträdelser av dessa bestämmelser kan få sådana konsekvenser att de måste anses straffvärda även när de begås av oaktsamhet. Från det straffbara området i sistnämnda fall bör dock ringa gärningar undantas.

Det internationella regelverkets föreskrifter om bl.a. hur tillsynen skall gå till samt vilka åtgärder som får vidtas av en flaggstat och en hamnstat vid brister i sjöfartsskyddet, påminner starkt om hur internationella regler, fastslagna bl.a. i SOLAS, om säkerhetskrav för fartyg, tillsyn m.m. systematiskt är uppbyggda, och om vilka åtgärder som får vidtas om fartyg eller rederier inte uppfyller föreskrivna krav. Det är också förutsatt att tillsynen av reglerna om sjöfartsskydd när så är möjligt skall samordnas med hamnstatskontrollen (se avsnitt 5.1.9). De svenska reglerna om krav på fartyg och tillsyn av dessa finns i fartygssäkerhetslagen. Det finns således anledning att vid bestämmande av straffsatser i sjöfartsskyddet ta hänsyn till de straffsatser som gäller motsvarande överträdelser i fartygssäkerhetslagen.

En överträdelse av ett förbud för ett fartyg att resa eller för en hamnanläggning att betjäna ett fartyg i internationell trafik, se avsnitt 5.1.2.5, bör anses som en allvarlig överträdelse och kunna straffas med böter eller fängelse i upp till ett år. Detta motsvarar den straffskala som gäller för t.ex. överträdelse av förbud att resa och att använda fartyg i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Samma straffskala bör gälla för den som efter en fördjupad skyddskontroll inte följer ett föreläggande att rätta till brister i sjöfartsskyddet, att fortsätta till ett särskilt område inom Sveriges sjöterritorium eller att avgå från hamnanläggningen. Även detta

straff motsvarar straffskalan för en överträdelse av ett föreläggande att åtgärda brister som uppmärksammas vid en hamnstatskontroll enligt 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Samma straff bör slutligen gälla för den som inte följer ett beslut om avvisning av ett fartyg från en hamn.

Övriga överträdelser bör ha en lägre straffskala. Den som lämnar oriktiga uppgifter inför utfärdandet av någon typ av dokument eller vid ett godkännandeförfarande, den som använder fartyg eller hamnanläggning utan erforderliga certifikat, dokument eller skyddsplan eller i övrigt i strid med bestämmelserna, den som inte lämnar information inför anlop av hamn, den som underlåter att se till att fartyget eller hamnanläggningen undergår tillsyn samt den som underlåter att utföra den kroppsvisitation och undersökning som är föreskriven i skyddsplan eller är beslutad av myndighet bör således kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. De nu nämnda brotten får därmed samma straffskala som sina motsvarigheter i 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen i de fall en motsvarighet finns. Att inte lämna information eller riktig information inför anlop av en hamn bör också kunna straffas enligt samma skala eftersom informationsplikten utgör en viktig beståndsdel i kontrollen av fartyg. Informationen kommer i många fall att vara av avgörande betydelse för om ett fartyg skall tillåtas att anlöpa hamn eller inte.

I promemorian lämnades ett förslag till ansvarsbestämmelse för hamnanläggningsinnehavare som lämnar oriktiga uppgifter till en myndighet vid genomförandet av en skyddsutredning. Skyddsutredningen skall ligga till grund för skyddsplanen. Mot bakgrund av att det i 23 § 3 i promemorian stadgades ansvar för lämnande av oriktiga uppgifter i syfte att få en skyddsplan godkänd, anser regeringen att den förstnämnda bestämmelsen bör utgå. Straffbestämmelsen avseende oriktiga uppgifter i syfte att få skyddsplanen godkänd återfinns i 23 § 2 i detta förslag.

I promemorian lämnades inget förslag till ansvarsbestämmelse för det fall en hamnanläggningsinnehavare uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att se till att hamnanläggningen undergår föreskriven tillsyn. En sådan bestämmelse bör emellertid finnas för att uppnå likformighet mellan fartygens och hamnanläggningarnas områden vad gäller ansvaret. För redare eller ägare föreskrivs ett sådant ansvar för underlåtenhet att se till att fartyget undergår föreskriven tillsyn. Eftersom hamnanläggningarna inte är mobila såsom fartygen innebär ansvarsbestämmelsen i praktiken att hamnanläggningsinnehavaren skall se till att hamnanläggningen inte är t.ex. låst eller på annat sätt oåtkomlig för tillsynsmyndigheten vid det planerade tillsynstillfället, dvs. att ställa hamnanläggningen till tillsynsmyndighetens förfogande. *Lagrådet* har ifrågasatt om den i lagrådsremissen föreslagna lagtexten med hänvisning till vissa bestämmelser i bilagorna till EG-förordningen är godtagbar i en straffregel med hänsyn till hur bestämmelserna i EG-förordningens bilagor är avfattade. *Lagrådet* anför att om avsikten är att straffansvaret endast skall avse underlåtenhet att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndighet borde detta kunna anges direkt utan hänvisning till bilagebestämmelser i EG-förordningen. Regeringen håller med om att bestämmelserna i bilagorna är formulerade på sådant sätt att straffregelns utformning bör ändras. Efter underhandskontakter med *Lagrådet*

avseende formuleringen av straffbestämmelsen föreslår regeringen därför att en hänvisning sker till 8 § där hamnanläggningsinnehavarens skyldighet att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten eller på annat biträda denna vid tillsyn återfinns. I avsnitt 8.1 kommenteras närmare vad denna skyldighet innefattar.

Slutligen bör vissa mindre allvarliga brott kunna straffas med enbart böter. Detta gäller bl.a. den som inte utser en sjöfartsskyddsansvarig, inte efterkommer en begäran om att upprätta skyddsdeklaration eller inte tillhandahåller handlingar eller information i andra situationer än inför anlop av en hamn. Brott mot skyldigheten att tillhandahålla handlingar och lämna information får då samma straffskala som gäller när en befälhavare försummar att medföra skeppshandlingar (21 kap. 10 § 3 sjölagen [1994:1009]) respektive när en skyldighet att anmäla olycksfall eller uppkomna skador enligt 8 kap. 3 § 13 fartygssäkerhetslagen inte fullgörs.

Såsom *Lagrådet* har påpekat behöver straffbestämmelsen i punkt 4 anpassas med utgångspunkt i vad *Lagrådet* anfört under 11 § (se avsnitt 5.1.2.7). Regeringen föreslår en ändring i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Regeringen föreslår att dessa ansvarsbestämmelser införs i 22-24 §§.

Om någon gärning som föreslagits i lagen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen skall inte dömas till ansvar enligt lagen om sjöfartsskydd. Regeringen föreslår att en bestämmelse om konkurrerande straffansvar tas in i 26 §.

5.1.11 Behörig domstol i brottmål

Regeringens förslag: Vid brott mot lagen om sjöfartsskydd skall sjörättsdomstol vara exklusivt behörig.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten i Stockholm genom Riksåklagaren* anser i och för sig att det finns skäl att överväga förslaget eftersom det inte är fråga om en utpräglad sjörättslagstiftning, men att de skäl som angetts i promemorian trots allt överväger.

Skälen för regeringens förslag: Lagen om sjöfartsskydd är en helt ny lagstiftning, utan tidigare motsvarighet inom sjöfarten, vare sig nationellt eller internationellt. Den har till syfte att skydda sjöfarten mot brottsliga handlingar riktade mot fartyg och hamnanläggningar. För att lagen skall efterlevas och det eftersträvade skyddet skall uppnås föreslås ansvarsbestämmelser för t.ex. den som inte följer de beslut om förbud eller förelägganden som tillsynsmyndigheter fattar eller inte organiserar sitt skydd enligt de föreskrivna kraven, se avsnitt 5.1.10. Frågan är om mål enligt lagen bör handläggas exklusivt av sjörättsdomstol eller bör falla under allmänna forumregler, eller om lagen möjligen bör ge en valmöjlighet mellan dessa fora.

De särpräglade förhållanden som råder inom sjöfarten har historiskt sett motiverat att mål med anknytning till sjöfarten skall koncentreras till ett fåtal domstolar som kan specialisera sig på dessa mål. Även om den nu föreslagna lagen inte kan sägas vara en sådan utpräglad sjörättslig

lagstiftning – reglerna hur fartyg och hamnanläggningar skall skyddas skulle i vissa fall lika gärna kunna vara riktade mot andra skyddsvärda objekt – bör åtminstone utgångspunkten i denna bedömning vara att sjörättsdomstol skall vara exklusivt behörig. Detta framför allt på den grunden att regelverket omfattar enbart aktörer och förhållanden inom sjöfartssektorn. Det är enbart redare, befälhavare, hamnanläggningsinnehavare och vissa andra personer med anknytning till olika sjöfartsorganisationer som kan träffas av lagens ansvarsbestämmelser.

Lagens systematik är vidare uppbyggd med fartygssäkerhetslagen som förebild, såväl i de materiella reglerna som i de straffrättsliga reglerna. Motsvarigheter till den nu aktuella lagens brott finns i fartygssäkerhetslagen, t.ex. överträdande av förbud att resa och att inte inneha certifikat. Fartygssäkerhetslagen pekar ut sjörättsdomstol som exklusivt behörig. I utredningsförslaget till 1988 års fartygssäkerhetslag (1988:49) angavs att ”det [är] uppenbart, att mål om tillämpningen av [fartygssäkerhetslagen] bör handläggas av sjörättsdomstol ---”, se Ds K 1982:3 Ny sjösäkerhetslag del II, s. 163. Någon närmare motivering till den exklusiva behörigheten för sjörättsdomstol lämnas varken i förarbetena till 1988 års fartygssäkerhetslag (prop. 1987/88:3 eller i förarbetena till den föregående lagen (1965:719) om säkerhet på fartyg (prop. 1965:132). Behov av särskild kompetens torde i de flesta fall föreligga även när det gäller att bedöma åtal enligt den nu föreslagna lagen. I avsnitt 6.1.5. konstateras dessutom att den nya lagen inte torde innebära någon större mängd mål vilket innebär att det är en fördel om prövningen koncentreras till ett färre antal domstolar. Det finns således skäl för att sjörättsdomstol bör vara exklusivt behörig även när det gäller brottmål enligt den nu föreslagna lagen om sjöfartsskydd.

När det gäller brott mot de regler som gäller hamnanläggningar finns i och för sig inte samma skäl för att sjörättsdomstol skall vara exklusivt behörig. I sådana mål är t.ex. behovet av särskild kompetens i sjöfartsfrågor inte lika stort som när det gäller brott mot de regler som gäller rederier och fartyg. Syftet med reglerna om sjöfartsskydd är emellertid bl.a. att säkra samverkan mellan hamn och fartyg, och bestämmelserna om hamnanläggningar har i de flesta fall direkta motsvarigheter i reglerna för fartyg. Tolkningen och tillämpningen av reglerna för hamnanläggningar bör överensstämma med systematiken i regelverket i övrigt, bl.a. med motsvarande regler för rederier och fartyg. Det är därför rimligt att samtliga mål enligt lagen handläggs av samma krets av domstolar, bl.a. eftersom antalet mål enligt den nya lagen inte förutses bli särskilt stort.

Bestämmelsen föreslås tas in i 28 §.

5.1.12 Överklagande

Regeringens förslag: Beslut att inte undanta en hamnanläggning från tillämpningen av reglerna om sjöfartsskydd samt beslut om likvärdiga skyddsarrangemang skall få överklagas till regeringen.

Övriga beslut skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs att beslut om att godkänna eller inte godkänna skyddsplaner inte skulle få överklagas.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* anser att den föreslagna begränsningen av rätten att överklaga bör utgå och att de skäl som angivits för en begränsning inte väger särskilt tungt. *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Fartygs och hamnanläggningars skyddsplaner skall innehålla uppgifter om bl.a. vilka åtgärder som skall vidtas på fartyget och i hamnanläggningarna vid de olika skyddsnivåerna. Åtgärderna skall vara individuellt utformade för varje fartyg och hamnanläggning, och skall förbereda fartyget och hamnanläggningen för de situationer som kan uppkomma på grund av dels de specifika hotbilder som har bedömts finnas för fartyget respektive hamnanläggningen, dels den allmänna hotbilden. Skyddsplanerna kan bli mycket omfattande och detaljerade till sitt innehåll.

Förvaltningsdomstolarna har stor erfarenhet av att hantera både omfattande och sekretessbelagt material. Domstolsprövningar av beslut i liknande materia återfinns i ett antal av förvaltningsdomstolarnas måltyper. En överprövning av Sjöfartsverkets beslut att godkänna eller inte godkänna skyddsplanerna torde inte av de skäl som anförts i promemorian - eller av andra skäl - vara olämpligt eller särskilt komplicerat. Inte heller ser regeringen några andra skäl att inte föreslå en domstolsprövning av sådana beslut.

Beslut om att undanta en hamnanläggning från tillämpningen av reglerna om sjöfartsskydd (regel 2.2 i bilaga 1 till EG-förordningen och punkt 3.2 i bilaga 2 till EG-förordningen) samt beslut om likvärdiga skyddsarrangemang (regel 12 i bilaga 1 till EG-förordningen) kommer, liksom beslut om att godkänna en skyddsplan, att baseras på den skyddsutredning som skall göras för hamnanläggningen. Att undanta en hamnanläggning från tillämpningen av reglerna eller att tillåta likvärdiga skyddsarrangemang som kan vara helt annorlunda än de som skall tillämpas av övriga hamnanläggningar, kan dock antas bli en fråga med mer samhällspolitisk innebörd jämfört med de detaljerade frågorna i samband med godkännandet av en skyddsplan, även om säkerhets- och skyddsskäl naturligtvis skall ligga till grund även för sådana beslut. De beslut om undantag eller likvärdiga arrangemang som kan komma att fattas kan i vissa fall också vara diskutabla ur internationella aspekter. Dessa beslut lämpar sig således inte särskilt väl för en domstolsprövning utan bör i stället få överklagas till regeringen.

Förslaget att övriga beslut skall överklagas till allmän förvaltningsdomstol samt att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt följer gängse ordning. Bestämmelsen föreslås i 29 §.

Regeringens förslag: Den som tagit befattning med tillsyn eller utsetts till sjöfartsskyddsansvariga skall inte obehörigen få röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om

1. sjöfartsskyddet ombord på fartyg eller i hamnanläggningar,
2. yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden,
3. enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden, eller
4. förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har utfört kroppsvisitation eller annan undersökning enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första och andra stycket.

En hänvisning görs till brottsbalkens bestämmelser om ansvar för brott mot tystnadsplikt.

Promemorians förslag: I promemorian hänvisades endast till första stycket vad gäller det allmännas verksamhet.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* har påpekat att hänvisningen i tredje stycket bör omfatta även andra stycket.

Skälen för regeringens förslag: När skyddsutredningar görs och skyddsplaner godkänns kan underrättelseuppgifter och annan hemlig information komma att vara viktiga beståndsdelar. De personer som tar del av skyddsutredningarna och skyddsplanerna kommer således att hantera information som i många fall inte bör röjas. Det bör därför införas en tystnadsplikt för dessa personer. Motsvarande tystnadsplikt finns enligt fartygssäkerhetslagen.

Likaså bör en tystnadsplikt införas för den som utför kroppsvisitation eller annan undersökning. Det är inte uteslutet att de som utför undersökningarna får del av uppgifter som av personliga eller ekonomiska skäl inte bör röjas.

För det allmännas verksamhet gäller sekretesslagens bestämmelser. I propositionen 2003/2004:58 föreslog regeringen ett tillägg till 5 kap. 2 § 5 sekretesslagen. Tillägget gör det möjligt att hemlighålla uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsuppgift inom den civila sjöfarten om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgifter röjs. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 mars 2004. Denna bestämmelse är mer omfattande än den som föreslås i lagen om sjöfartsskydd på så sätt den förstnämnda inte är begränsad till uppgifter inom sjöfartsskyddet. Den nu föreslagna bestämmelsen i lagen om sjöfartsskydd bör dock ha en sådan begränsning.

Regeringen föreslår följaktligen en sådan bestämmelse i 30 §.

För brott mot tystnadsplikt föreskrivs ansvar i 20 kap. 3 § brottsbalken. En hänvisning till detta lagrum bör därför finnas med i lagen om sjöfartsskydd. Regeringen föreslår följaktligen en sådan bestämmelse i 25 § i anslutning till övriga föreslagna ansvarsbestämmelser.

5.2.1 Brottsbekämpande uppgifter för Kustbevakningen

Regeringens förslag: Kustbevakningen skall bedriva övervakning för att hindra brott mot föreskrifter om sjöfartsskyddet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Justitieombudsmannen* efterlyser en precisering av vilka slags brott det kan vara fråga om.

Skälen för regeringens förslag: Enligt vad som har uppgivits i avsnitt 5.1.2.2 kan Kustbevakningen komma att utöva tillsyn, eller biträda annan myndighet som utövar sådan tillsyn.

Om Kustbevakningen skall ha tillsynsuppgifter är det naturligt att Kustbevakningen även skall ha brottsbekämpande uppgifter enligt lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, LKP. Ett tillägg i 1 § i denna lag bör därför göras för att ange att Kustbevakningen skall vaka över efterlevnaden av sjöfartsskyddet.

De brott som här avses är de som föreslagits i 22-24 §§ lagen om sjöfartsskydd, således t.ex. att ett fartyg används i strid med någon bestämmelse i fartygets skyddsplan eller att felaktig information lämnats inför anlop av hamn.

5.2.2 Hänvisning i ordningslagen

Regeringens förslag: I ordningslagen (1993:1617) skall hänvisas till bestämmelserna om ordning i lagen om sjöfartsskydd.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har lämnats på detta förslag.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 5.1.5 har föreslagits vissa ordningsbestämmelser i 20 § lagen om sjöfartsskydd. I övrigt finns bestämmelser om ordning och säkerhet i ordningslagen (1993:1617). Som en upplysning om att vissa bestämmelser om ordning finns i lagen om sjöfartsskydd bör en hänvisning göras i ordningslagen.

I detta kapitel redovisas vilka konsekvenser, bl.a. i form av kostnader, som det nya systemet kommer att medföra för de olika aktörerna. Den föreslagna lagen om sjöfartsskydd innehåller ju endast kompletterande bestämmelser och bestämmelser som gör det möjligt att leva upp till EG-förordningen och dess bilagor där de materiella bestämmelserna om sjöfartsskydd huvudsakligen finns. Att endast redovisa konsekvenser (och kostnader) av lagen om sjöfartsskydd är därför inte särskilt relevant. Nedanstående redogörelse avser således det totala regelverkets konsekvenser.

Sjöfartsskyddet kommer att medföra stora förändringar för aktörerna inom sjöfartssektorn. Rederier och hamnanläggningsinnehavare kommer att behöva vidta en mängd åtgärder för att fartygen och hamnanläggningarna skall uppfylla kraven på sjöfartsskyddet. Många nya uppgifter kommer att tillföras de berörda myndigheterna. Allmänheten kommer att påverkas av det nya regelverket i form av dels skärpta kontroller på fartyg och inom hamnanläggningar, dels en inskränkning av det hittills relativt fria tillträdet till hamnar. Personalen inom sjöfartssektorn kommer att arbeta i en mer kontrollerad och skyddad miljö än tidigare.

Det skall emellertid påpekas att det fortfarande är förbundet med vissa svårigheter att dra några säkra slutsatser om hur det nya regelverket i detalj kommer att påverka sjöfartssektorn. De internationella bestämmelserna har utarbetats under en mycket kort tid och ger – även om detaljregleringen i vissa avseenden är mycket omfattande – inte mycket vägledning när det gäller hur systemet i praktiken bör utformas och vilken nivå på skyddet som i praktiken skall gälla vid t.ex. en ”normalsituation”. Reglerna skall genomföras samtidigt av över 160 länder vilket innebär att någon förebild inte kommer att finnas och det är ofrånkomligt att länder kommer att tolka och tillämpa regelverket olika. Sjöfartens internationella prägel gör dock att det nationella genomförandet av regelverket inte bör medföra en alltför stor avvikelse från hur andra länder väljer att genomföra reglerna. Inom EU uppnås dessutom en harmoniserad tolkning och genomförande genom EG-förordningen.

Vid bedömningen av de konsekvenser det nya systemet kommer att medföra får man framför allt utgå från de uppgifter som regelverket tilldelar myndigheterna och de åtgärder som rederier, fartyg och hamnanläggningar skall vidta. Myndigheternas uppgifter utgörs av certifiering, tillsyn, godkännande av skyddsplaner, informationshantering m.m., och för sjöfartsnäringens del handlar det huvudsakligen om att göra skyddsutredningar, utarbeta skyddsplaner och utse skyddschefer. För svensk del gäller att systemet för sjöfartsskydd skall vara självfinansierande. Från dessa utgångspunkter finns det en möjlighet för de berörda att göra beräkningar av t.ex. den ökade personalkostnaden som skyddet kommer att medföra.

Enligt säkerhetsskyddsförordningen (1996:633) skall myndigheter och andra som förordningen gäller för genomföra en s.k. säkerhetsanalys. En sådan analys syftar bl.a. till att avgöra vilka anläggningar som kräver ett säkerhetsskydd med hänsyn till rikets säkerhet eller skyddet mot

terrorism. För det fall säkerhetsskyddslagstiftningen är tillämplig för aktörerna inom sjöfartsskyddet kommer således en säkerhetsanalys att göras. Denna kommer troligen att i vissa delar behandla samma frågor som den skyddsplan som skall upprättas för hamnanläggningar, men säkerhetsanalysen kan sannolikt användas som underlag för skyddsutredningen och skyddsplanen och kanske utgöra en del av skyddsplanen.

Det internationella regelverket kommer att genomföras på mycket kort tid. Denna situation råder i alla stater som valt att genomföra nämnda regler. Sverige är med andra ord inte ensamt om diverse praktiska, finansiella och rättsliga svårigheter. Såsom tidigare beskrivits kom den EG-rättsliga regleringen till i tiden efter det att det internationella regelverket beslutats, vilket förändrat förutsättningarna för nationell lagstiftning. Mot bakgrund av den nämnda tidsbristen har det dessutom varit mycket svårt att göra uppskattningar av vilka de ekonomiska konsekvenserna kommer att bli.

Regeringen har för avsikt att noga följa dels hur sjöfartsskyddssystemet fungerar i praktiken, dels vilka konsekvenser det medför för samtliga inblandade aktörer. På grundval av denna uppföljning kan regeringen senare ta ställning till eventuella ändringar som bör vidtas.

6.1 Myndigheterna

Sjöfartsskyddet skall vara självfinansierande och inte medföra några kostnader för de berörda myndigheterna. Utgångspunkten är således, såsom tidigare beskrivits, att avgifter skall täcka de kostnader som myndigheterna får till följd av sjöfartsskyddet.

I avsnitt 5.1.9 har föreslagits att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få besluta om avgifter för sjöfartsskyddet. Denna avgift, som skall tas ut av fartyg och hamnanläggningar, skall täcka samtliga berörda myndigheters merkostnader för myndigheternas medverkan i sjöfartsskyddet. Det förslag som lagts fram i promemorian och som regeringen avser att lägga fram i förordningen (2004:00) om sjöfartsskydd är att Sjöfartsverket skall vara huvudansvarigt för sjöfartsskyddet. Vissa uppgifter kommer dock att fullgöras av polisen, Kustbevakningen och Tullverket. Fördelningen av uppgifterna sker genom överenskommelse myndigheterna emellan vilket framgår av förordningen om sjöfartsskydd. Beroende på hur uppgifterna fördelas kommer givetvis också avgifterna att fördelas mellan myndigheterna. Följande redovisning av de uppgifter som sjöfartsskyddet medför för de berörda staterna grundas delvis på det förslag om uppgiftsfördelning mellan myndigheterna som kommer att lämnas i nämnda förordning.

6.1.1 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket kommer som huvudansvarigt för sjöfartsskyddet att få en rad nya uppgifter. De uppgifter som rör sjöfartsskyddet inom Sjöfartsverket skall utföras av Sjöfartsinspektionen.

Sjöfartsverket utses till behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt EG-förordningen. Detta innebär att Sjöfartsverket får huvudansvaret för sjöfartsskyddet. Som huvudregel är det Sjöfartsverket som har att pröva frågor och i övrigt fullgöra uppgifter enligt EG-förordningen. Sjöfartsverket har möjlighet att överenskomma med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen om att vissa uppgifter överläts till dessa myndigheter, se även avsnitt 5.1.2.2, 6.1.2, 6.1.3 och 6.1.4. Som huvudansvarig myndighet har dock Sjöfartsverket ansvar för att hålla sig uppdaterad om de bedömningar och beslut som de övriga tillsynsmyndigheterna utför inom ramen för de uppgifter dessa myndigheter har. Sjöfartsverket skall samordna tillsynsmyndigheterna och ta ansvar för att det etableras informationskanaler mellan myndigheterna. Det tillkommer också Sjöfartsverket som huvudansvarig myndighet för sjöfartsskyddet att i samarbete med övriga myndigheter och i internationella fora göra de vidare utredningar och analyser av sjöfartsskyddet som är nödvändiga.

Det finns en möjlighet att överlåta vissa delar av tillsynen till s.k. erkända skyddsorganisationer. Sådana organisationer skall, om det blir aktuellt att överlåta tillsyn, utses av Sjöfartsverket som också skall kontrollera att de utför sina uppgifter på ett korrekt sätt.

Tillsyn av fartyg

Tillsynen av svenska fartyg består dels i periodisk tillsyn som utförs för att certifikat skall kunna utfärdas för fartygen och sedermera för att certifikaten skall bibehålla sin giltighet och dels i icke anmälda inspektioner som görs i syfte att kontrollera efterlevnaden av reglerna.

Sjöfartsverket kommer i ett inledningsskede att få omfattande uppgifter genom att ca 250-300 svenska fartyg skall certifieras enligt reglerna om sjöfartsskydd. För att ett fartyg skall kunna certifieras måste fartygets skyddsplan vara godkänd och fartyget skall ha skyddsbesiktigats. Skyddsplaner godkänns mot bakgrund av den skyddsutredning som utförts av fartygets redare. Skyddsplaner och skyddsutredningar är individuella för varje fartyg och kan vara omfattande. Skyddsutredningar och skyddsplaner kommenteras i avsnitt 4.2.1. Skyddsbesiktningen genomförs för att verifiera att de faktiska förhållandena på fartyget överensstämmer med det som finns beskrivet i skyddsplanen och att de uppfyller kraven i reglerna om sjöfartsskydd. Hur den periodiska tillsynen av fartyg skall gå till finns noggrant beskrivet i regel 19 i bilaga 2 till EG-förordningen. Systemet för denna tillsyn är uppbyggt på samma sätt som tillsynen över fartygs sjövärdighet som finns beskriven i kapitel 1 i SOLAS-konventionen och som Sjöfartsverket utför med stöd av fartygssäkerhetslagen (2003:364). Inspektion av de svenska fartygen vad gäller efterlevnaden av reglerna om sjöfartsskydd kommer att utföras när det anses påkallat och inspektionerna kan i praktiken komma att omfatta allt det en skyddsbesiktning skall omfatta eller delar av fartygets sjöfartsskyddssystem.

Utländska fartyg som kommer till Sverige skall kontrolleras enligt regel 9 i bilaga 1 till EG-förordningen. Sjöfartsverket kommer att ha det huvudsakliga ansvaret också för denna tillsyn. I stor utsträckning kommer tillsynen av utländska fartyg att utföras inom ramen för den hamnstatskontroll som verket utför enligt fartygssäkerhetslagen. Viss typ av fördjupad tillsyn av utländska fartyg som utförs med stöd av regel 9 i bilaga 1 till EG-förordningen ligger utanför ramen för den ordinära hamnstatskontrollen. Denna tillsyn kan bli aktuell i situationer som kräver polisens och kustbevakningens medverkan, se vidare om detta i avsnitt 6.1.2.

Sjöfartsverket blir som tillsynsmyndighet ansvarigt för att vidta åtgärder mot fartyg om det vid tillsynen finner brister i fartygens skydd. Sådana åtgärder kan bestå i att fartyget förbjuds att resa vidare, att fartygets ägare eller redare föreläggs att åtgärda brister och, vad gäller svenska fartyg, att fartygets sjöfartsskyddscertifikat förklaras ogiltigt. Åtgärderna som tillsynsmyndigheten kan vidta om det uppdagas att fartyget har brister i sitt skydd finns beskrivna i avsnitt 4.2.1.

Tillsyn av hamnanläggningar

Sjöfartsverket skall svara för att 200-250 hamnanläggningar gör en skyddsutredning, analysera dessa skyddsutredningar samt därefter godkänna anläggningarnas skyddsplaner. Allt detta arbete skall vara utfört senast den 1 juli 2004.

Eftersom detta är första gången hamnanläggningars verksamhet regleras specifikt i internationella sammanhang finns – till skillnad mot vad som gäller avseende tillsynen av fartyg – ingen förebild för ett tillsynssystem för hamnanläggningar. Det finns heller inte någon beskrivning i det internationella regelverket om sjöfartsskydd om hur tillsynen av hamnanläggningar skall gå till. De internationella reglerna om sjöfartsskydd förutsätter dock att också hamnanläggningar skall undergå periodisk tillsyn och att det utförs kontroll av att reglerna efterföljs. Denna tillsyn måste beskrivas i föreskrifter och skall i huvudsak utföras av Sjöfartsverket, se avsnitt 4.2.1 och 5.1.2.4.

I sin egenskap som tillsynsmyndighet skall Sjöfartsverket vidta åtgärder för att reglerna skall efterlevas. Detta innebär att Sjöfartsverket skall utfärda förbud och förelägganden riktade mot hamnanläggningar, se avsnitt 5.1.2.5.

Föreskrifter

Det framgår av de internationella reglerna att medlemsstaterna i vissa fall skall meddela föreskrifter för att fylla ut och komplettera dessa. Bemyndigandet att meddela föreskrifter har behandlats i avsnitt 5.

Förutom det nya kapitlet XI-2 om särskilda åtgärder för ett ökat sjöfartsskydd antogs vid diplomatkonferensen också ändringar i två befintliga kapitel i SOLAS. Dessa regler omfattas inte av EG-förordningen men måste ändå genomföras i svensk rätt. I lagen finns de bemyndiganden som krävs för att dessa regler skall kunna genomföras, se avsnitt 4.2.2 och 5.1.8.

Föreskrifter som behövs för att komplettera och genomföra de internationella reglerna om sjöfartsskydd skall meddelas av Sjöfartsverket.

Reglernas giltighet för nationell trafik

Enligt artikel 3.3 i EG-förordningen är det obligatoriskt för medlemsstaterna att göra en riskanalys för all nationell trafik utifrån vilken de skall besluta i vilken utsträckning EG-förordningen skall tillämpas för olika typer av fartyg som går i inrikes trafik (utöver klass A-fartyg) från den 1 juli 2007, se avsnitt 4.3.2. Beslut som fattas mot bakgrund av riskanalysen skall anmälas till kommissionen. I Sverige kommer det att vara Sjöfartsverket som skall svara för att riskanalysen genomförs och att besluten som fattas mot bakgrund av denna anmäls till kommissionen.

Att en utvidgning av tillämpningsområdet för reglerna innebär att de uppgifter Sjöfartsverket har i sin egenskap som tillsynsmyndighet ökar, är uppenbart. Hur många fartyg i nationell trafik som kommer att omfattas av reglerna är omöjligt att säga i dagsläget eftersom några riskbedömningar ännu inte utförts.

Undantag från regelverket

Medlemsstaterna har enligt regel 2.2 i bilaga 1 och punkt 3.2 i bilaga 2 till EG-förordningen en möjlighet att undanta hamnanläggningar med mycket liten frekvens anlöp av fartyg i internationell trafik från regelverket. Sådana beslut kommer att fattas av Sjöfartsverket.

Sambandspunkt

Sjöfartsverket kommer att utses till sambandspunkt enligt artikel 9.2 i EG-förordningen, se avsnitt 4.3.3. Denna myndighet skall fungera som kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater, och har i uppgift att underlätta, följa upp och informera om genomförandet och tillämpningen av sjöfartsskyddet. Detta uppdrag ställer höga krav på myndighetens servicegrad och tillgänglighet och det är troligt att det i perioder kommer att ta betydande tid i anspråk.

Alternativa skyddsöverenskommelser

Enligt artikel 5.2 i EG-förordningen får medlemsstaterna mellan sig träffa alternativa skyddsöverenskommelser för viss internationell trafik, se avsnitt 4.2.1 och 4.3.2. Sjöfartsverket kommer att bemyndigas att träffa sådana överenskommelser för trafik som omfattas av artikel 5 i EG-förordningen. Avtal som avses i artikel 5 i EG-förordningen skall revideras kontinuerligt. Kommissionen och IMO skall informeras om avtal om alternativa skyddsarrangemang träffas mellan medlemsstater. Informationsplikten fullgörs av Sjöfartsverket.

Enligt artikel 5.4 i EG-förordningen får medlemsstaterna fatta beslut om att vissa fartyg och hamnanläggningar får införa andra lösningar på skyddet än de som föreskrivs i förordningen, s.k. likvärdiga skyddsarrangemang, se avsnitt 4.2.1. Sjöfartsverket kommer att bemyndigas att fatta sådana beslut. Kommissionen och IMO skall informeras om beslut av detta slag. Besluten skall också analyseras kontinuerligt.

Skyddsinformation från fartyg

I artikel 6.1 i förordningen görs det obligatoriskt för medlemsstaterna att kräva att varje anlöpande fartyg lämnar viss information, se avsnitt 4.3.2. Det finns dock en möjlighet för medlemsstaterna att enligt artikel 7 undanta reguljär trafik mellan hamnanläggningar på dess territorium från anmälningsplikt. Reguljär trafik mellan medlemsstater kan också undantas från anmälningsplikt om de berörda staterna kommer överens om detta. Undantag får endast lämnas under vissa angivna förutsättningar. Sjöfartsverket kommer att göras ansvarigt för att besluta om undantag enligt regel 8, fortlöpande kontrollera att förutsättningarna för undantag föreligger och göra framställningar till andra medlemsländer om att de också skall medge undantag. Sjöfartsverket skall också upprätta en lista över de rederier och fartyg som undantagits från anmälningsplikten. Denna lista skall tillsändas kommissionen och uppdateras kontinuerligt. Den omfattande administration som anmälningsplikten medför gör det angeläget att undantag medges i de fall detta är möjligt.

Informations- och anmälningskyldighet

Sjöfartsverket skall svara för att den informations- och anmälningsplikt som medlemsstaterna åläggs att fullgöra i förhållande till andra länder, kommissionen och IMO. Informations- och anmälningskyldigheten som åläggs medlemsstaterna i de internationella reglerna är omfattande. Som exempel kan – utöver den informations- och anmälningskyldighet som nämnts ovan – bl.a. nämnas att IMO, berörda medlemsstater och kommissionen skall informeras då åtgärder vidtagits vid tillsyn och kontinuerligt uppdateras om vilka platser inom territoriet som omfattas av en godkänd skyddsplan och att IMO skall informeras om en medlemsstat godkänner att en skyddsplan omfattar fler än en hamnanläggning.

De internationella reglerna innebär att medlemsstaterna åläggs en omfattande informationsplikt gentemot bl.a. andra medlemsstater. Denna informationsplikt har naturligtvis också andra medlemsstater gentemot Sverige i de fall Sverige berörs i en fråga. I Sverige är det Sjöfartsverket som skall ta emot sådan information från andra medlemsstater.

Sjöfartsverket har i sin rapport föreslagit att verket skall få debitera svenska fartyg enligt den tillsynstaxa som tillämpas för sedvanlig tillsyn för kostnader för den periodiska tillsynen av sjöfartsskyddet. En sådan ordning låter sig väl lösas inom ramen för de avgifter som Sjöfartsverket enligt detta förslag skall få ta ut för sjöfartsskyddet. För inspektioner av svenska fartyg enligt fartygssäkerhetslagen tas ingen avgift ut.

Hamnstatskontroller av utländska fartyg enligt samma lag är också avgiftsfria i den mån de inte leder till att fartyget beläggs med nyttjandeförbud. Enligt Sjöfartsverkets rapport bör motsvarande ordning också gälla för tillsyn av sjöfartsskyddet. Kontrollen av sjöfartsskyddet kan kombineras med en sedvanlig hamnstatskontroll av fartygen vilket innebär att i normalfallet kommer merkostnaden för en skydds kontroll att vara försumbar. Sjöfartsskyddet kräver dock att en s.k. fördjupad kontroll skall göras i vissa fall. Inte heller den torde kunna avgiftsbeläggas. Kostnaden för den fördjupade kontrollen har Sjöfartsverket uppskattat till ca 210 000 kr per år.

Kostnaderna för de inspektioner som i så fall inte bör täckas av avgifter uppgår enligt Sjöfartsverket till ca 0,2 procent av Sjöfartsinspektionens kostnader.

Avgifter skall också tas ut av hamnanläggningar. Det finns ingen tillsynstaxa för tillsyn av hamnanläggningar som kan tjäna som förebild för detta avgiftssystem. Det avgiftssystem som gäller för tillsyn av svenska fartyg bör dock kunna anpassas till att gälla även för hamnanläggningar.

För att klara den nya verksamheten har Sjöfartsinspektionen tillsvidareanställt två personer och för begränsad tid anställt ytterligare ett antal personer med bl.a. erfarenhet av säkerhetsarbete inom flyget. Kostnaden för tjänstemännen, innefattande resekostnader etc., beräknas enligt verket till 2 200 000 – 3 300 000 kr per år.

6.1.2 Polisen

Beslut om skyddsnivå

I avsnitt 5.1.1 föreslås att polisen skall besluta vilken skyddsnivå som skall gälla för ett fartyg och en hamnanläggning. Att denna uppgift åligger polisen får anses naturligt mot bakgrund av dess redan utarbetade nätverk och informationskanaler. Sjöfartsverket har uppgett att ca 250-300 svenska fartyg och ca 200-250 svenska hamnanläggningar kommer att omfattas av reglerna. Vid en normalnivå, skyddsnivå 1, kommer dock några beslut inte att behöva fattas eftersom denna nivå skall gälla såvida något annat inte beslutas. Detta gäller således även för utländska fartyg som omfattas av reglerna. Först om hotbilden förändras och föranleder en höjning av skyddsnivån kommer polisen att behöva fatta beslut. Det har i avsnitt 5.1.1 uppgetts att det förhoppningsvis är ett rimligt antagande att beslut om förändringar i skyddsnivån inte kommer att behöva fattas så ofta. Vad som i praktiken kommer att ske är förstås

omöjligt att veta i förväg då detta till stor del är beroende av internationella relationer, situationen i världen i stort osv. Det kan emellertid antas att när hotbilden innebär att skyddsnivån skall höjas, inte bara till nivå 3 utan redan till nivå 2, är det fråga om en sådan situation som redan i dag skulle ha föranlett polisen att höja sin beredskap. Skillnaden är att det nu finns ett regelverk som anger inom vilka ramar som beredskapen skall höjas på fartygen och i hamnanläggningarna.

Sjöfartsverket har i sin rapport angett att de hot- och riskbedömningar som polisen i så fall skall göra bör kunna ske enligt de rutiner som gäller för den civila luftfarten i dag och att merkostnaden för dessa bedömningar torde vara av förhållandevis marginell karaktär. Regeringen delar denna uppfattning.

Tillsyn

I avsnitt 5.1.2.2 föreslås att polisen skall kunna utöva tillsyn tillsammans med Sjöfartsverket och Kustbevakningen. En skyldighet att biträda tillsynsmyndigheten kommer också att föreskrivas i förordningen om sjöfartsskydd. Enligt förordningen är det Sjöfartsverket som är huvudansvarig myndighet för sjöfartsskyddet, inklusive tillsynen av detta. Regeringen har för avsikt att i förordningen om sjöfartsskydd föreskriva att Sjöfartsverket kan träffa överenskommelse med bl.a. polisen om fullgörande av vissa av de uppgifter som tillkommer Sjöfartsverket i egenskap av huvudansvarig myndighet. Polisen har mycket kunskap och underrättelseinformation samt de rättsliga befogenheter som bör komma till användning när det skall kontrolleras om fartyg och framför allt hamnanläggningar har ett skydd som är effektivt och uppfyller föreskrivna krav. Den huvudsakliga tillsynen i form av rutinkontroll av anlöpande fartyg, kommer att utföras av Sjöfartsverket inom ramen för den hamnstatskontroll som verket utför enligt fartygssäkerhetslagen. Polisens medverkan vid tillsynen kan t.ex. komma att behövas vid en höjd skyddsnivå, eller om det vid Sjöfartsverkets eller Kustbevakningens normala tillsyn upptäcks något förhållande som leder till brottsmisstanke som föranleder polisiär medverkan. Omfattningen av denna medverkan är förhoppningsvis inte stor, och dessutom skulle den situation, som resulterat i en förhöjd skyddsnivå, även utan bestämmelserna om sjöfartsskydd, i de flesta fall ha gett polisen anledning att agera inom ramen för den normala polisiära verksamheten.

I kontrollen av hamnanläggningar, som kommer att ske initialt i samband med att reglerna träder i kraft och därefter normalt endast med längre mellanrum, kan polisen möjligen behöva medverka i större utsträckning än vid kontrollen av fartyg.

Polisens kostnader för dessa uppgifter är beroende av i hur stor utsträckning polisens insatser kommer att krävas, vilket är svårt att bedöma innan regelverket har börjat tillämpas. När det gäller t.ex. kontrollen av hamnanläggningar kommer erfarenheten att visa dels i vilka hamnanläggningar polisens medverkan behövs, dels omfattningen av densamma.

Enligt vad som föreslagits i avsnitt 5.1.4 skall polisen dels förordna de kontrollanter som fartyg och hamnanläggningar skall utse att utföra kroppsvisitationer och andra undersökningar av gods, egendom etc. ombord på fartyg eller i hamnanläggningar, dels leda det undersökningsarbete som dessa kontrollanter skall utföra. Att poliser "leder" undersökningsarbetet innebär inte att polisen fysiskt måste närvara vid kontrollerna, utan, så som det till stor del fungerar inom luftfarten, finnas tillgänglig t.ex. per telefon för det fall kontrollanterna behöver råd och ledning i sitt arbete. Kontrollanterna har vidare lydnaplikt gentemot polisen. I större hamnanläggningar skulle det kunna bli aktuellt med polisens fysiska närvaro, men detta är en omständighet som får bedömas i hamnanläggningarnas skyddsutredningar. Utgångspunkten bör dock vara att polisens resurser i normalfallet inte tas i anspråk för de direkta kontrolluppgifterna eftersom dessa väl kan utföras av utbildade kontrollanter.

Samtliga hamnanläggningar och fartyg skall ha en beredskap för att kunna genomföra kroppsvisitation och undersökning av gods m.m. Det får förutsättas att undersökningarna, efter förebild från luftfarten, i första hand kommer att utföras i hamnanläggningarna och inte på fartygen. Vid skyddsnivå 1 kan det antas att enbart stickprovskontroller av personer och gods är nödvändiga, men att vid de högre skyddsnivåerna en betydande ökning av kontrollerna av personer och gods skall ske. Kontrollerna skall dock i normalfallet utföras av fartygens och hamnanläggningarnas egen personal eller med hjälp av anlitat vaktbolag. Vilken omfattning av polisens medverkan som krävs för att leda arbetet med kontrollerna kommer således att få avgöras från fall till fall. I likhet med vad som har nämnts under rubriken Beslut om skyddsnivå kan det antas att när hotbilden medför att skyddsnivån höjs är det i regel fråga om en sådan situation som redan i dag skulle ha föranlett polisen att höja sin beredskap och utföra polisiära insatser eftersom det då föreligger misstanke om att brott kan komma att begås. Det nu föreslagna regelverket som ger möjlighet att göra kroppsvisitationer och andra undersökningar även utan misstanke om brott innebär i huvudsak en förändring - jämfört med förhållandet i dag - vid skyddsnivå 1, dvs. normalläget.

Polisen kommer också att få uppgiften att förordna personal från rederier och hamnanläggningar att få utföra kroppsvisitation och andra undersökningar. Sådan uppgift har polisen redan i dag och därmed också ett utarbetat förfarande. Detta arbete kommer att bedrivas såväl före som efter bestämmelsernas ikraftträdande. Polisens eventuella avgiftssystem avseende beslut om förordnanden bör givetvis kunna användas även för förordnanden inom sjöfartsskyddet.

Säkerhetsprövning och registerkontroll

Innan en person genom anställning eller på något annat sätt deltar i verksamhet som har betydelse för rikets säkerhet eller anlitas för sysslor som är viktiga för skyddet mot terrorism, skall en säkerhetsprövning enligt säkerhetsskyddslagen (1996:627) göras. Prövningen skall

klarlägga om personen kan antas vara lojal mot de intressen som skyddas i säkerhetsskyddslagen och i övrigt är pålitlig från säkerhetssynpunkt. I vissa fall skall säkerhetsprövningen omfatta registerkontroll. Registerkontroll till skydd för terrorism får göras i fråga om den som skall anställas eller på annat sätt delta i verksamheten vid vissa särskilt uppräknade anläggningar, byggnader, bostäder m.m., för närvarande huvudsakligen anläggningar som förklarats som skyddsobjekt enligt lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar. Till dessa hör bl.a. civila flygplatser, flygstationer och flygplatsterminaler, där beslut om registerkontroll fattas av Luftfartsverket. För de skyddsobjekt där ingen annan myndighet utpekats som ansvarig, fattar länsstyrelsen beslut om registerkontroll. Det finns en möjlighet till registerkontroll till skydd mot terrorism även i andra fall än de uppräknade, om det finns särskilda skäl.

Mot bakgrund av sjöfartsskyddsreglernas syfte är det således möjligt att hamnanläggningar bör ingå bland de objekt beträffande vilka registerkontroll till skydd mot terrorism får göras. Detta kan i så fall komma att kräva en ändring i säkerhetsskyddsförordningen (1996:633).

Den som beslutat om registerkontroll skall enligt 29 § säkerhetsskyddsförordningen göra en framställning hos Rikspolisstyrelsen om utlämnande av uppgifter. Rikspolisstyrelsen skall därefter överlämna ärendet till Registernämnden. För det fall hamnanläggningar kommer att ingå i de objekt där registerkontroller kan aktualiseras innebär detta således en ökning av antalet framställningar hos Rikspolisstyrelsen. Det är i nuläget omöjligt att förutse omfattningen av dessa.

Kostnader

Polisens kostnader för införandet och efterlevnaden av bestämmelserna om sjöfartsskydd beräknas inte bli särskilt höga. En mer eller mindre exakt siffra har dock inte varit möjlig att uppskatta bl.a. beroende på att en stor del av arbetets omfattning inte kan förutses förrän bestämmelserna tillämpats under en tid. Nedan uppskattas Kustbevakningens kostnader, enligt dess egen beräkning, under en femårsperiod till allt mellan 1 och 10 miljoner kronor. För polisens del kommer kostnaderna troligtvis inte att överstiga Kustbevakningens. De befintliga anslagsramarna kommer inte att påverkas av förslaget (se även avsnitt 5.1.9).

Förberedande uppgifter

Kunskap och information om hotbilder, både generella och mot specifika enheter i infrastrukturen, som t.ex. mot hamnar, finns främst hos polisen. Polisen har således en relativt viktig roll när skyddsutredningar skall göras för hamnanläggningar och vid den kontroll som därefter skall göras för att se om anläggningarna uppfyller de krav som kan ställas för att skydda sig mot de hotbilder som konstaterats. Detta är en arbetsuppgift som ligger i tiden före bestämmelsernas ikraftträdande.

Såsom nämnts under närmast föregående rubrik kommer polisen också att få till uppgift att förordna särskilt utsedda personer att utföra kroppsvisitationer och andra undersökningar. Detta är ett arbete som kommer att fortsätta även efter det att lagen trätt i kraft.

Inte heller avseende dessa uppgifter har det varit möjligt att göra en närmare uppskattning av kostnaderna.

6.1.3 Kustbevakningen

Tillsyn

Så som tidigare beskrivits avser regeringen i förordningen om sjöfartsskydd att föreskriva att det är Sjöfartsverket som är huvudansvarigt för sjöfartsskyddet, men också att Kustbevakningen, på samma sätt som polisen, kan träffa överenskommelse med Sjöfartsverket om att kunna medverka vid tillsynen och utförandet av andra uppgifter inom sjöfartsskyddet (se även avsnitt 5.1.2.2 och 6.1.1). Kustbevakningen har en viktig roll i den tillsyn som skall ske av fartyg som ännu inte har anläpt hamn. Kustbevakningen skall också biträda vid tillsynen och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheterna behöver. Kustbevakningen har också verksamhet i olika hamnar och går i flera andra sammanhang ombord på fartyg. Tjänstemännen kan därigenom vara en viktig informationskälla för att systemet med sjöfartsskydd skall bli effektivt.

Inhämtning och spridning av skyddsinformation

Så som redan beskrivits i avsnitt 6.1.1 kommer en del av statens tillsynsarbete att utgöras av inhämtning och spridning av sjöfartsskyddsinformation till och från fartyg (artikel 6 i EG-förordningen och regel 9.2.1 i bilaga 1 till EG-förordningen). Enligt Sjöfartsverket – som i egenskap av föreslagen behörig sjöfartsmyndighet kommer att ansvara för denna uppgift – kan Kustbevakningen lämpligen vara sådan s.k. kontaktpunkt som svarar för denna inhämtning och spridning av informationen. Det gäller alltså dels spridning av skyddsinformation till fartyg som meddelat att de är på väg in på svenskt territorialhav eller som befinner sig där, dels inhämtning av olika slags sjöfartsskyddsuppgifter från fartyg som avser att anlöpa en svensk hamn. Det kan antas att spridning av sådan information av skyddscharakter till fartyg sannolikt kommer att ske i mycket liten omfattning i svenska farvatten. Däremot kan verksamheten med inhämtning av uppgifter vara mer omfattande och resurskrävande. I bedömningen av vilken myndighet som är mest lämpad för uppgiften har Sjöfartsverket lagt den omständigheten att Kustbevakningen redan i dag har kontakt med fartyg som ett led i bl.a. Schengensamarbetet och därför bör kunna samordna detta med den nya uppgiften. Informationsmängden kommer dock att bli större och ytterligare bedömningar kommer att behöva göras.

Närmare reglering av uppgiften som s.k. kontaktpunkt kommer att ske mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket med stöd av den behörighet som följer av förordningen om sjöfartsskydd.

Kontroll av vissa ankarplatser

En del ankarplatser ligger i mer eller mindre direkt anslutning till en hamnanläggning i land och utgör därför en del av denna. Annorlunda är det med ett mindre antal ankarplatser som ligger till havs, längs kusterna och i skärgårdarna. På dessa platser, där fartyg kan ankra utan att ligga i vägen för övrig trafik, lägger sig fartyg för att t.ex. invänta instruktioner om vart de skall gå eller för att personalen ombord skall få vila. Dessa ankarplatser är inte knutna till någon specifik hamn eller dess hamntjänster. Det förekommer dock att fartyg lägger sig på en sådan ankarplats för att invänta ett annat fartyg som transporterar bunkers eller avbytande personal till fartyget. Denna tjänst förmedlas dock inte av en hamn utan ordnas i normalfallet av fartygets agent. Eftersom sådan samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface), som enligt regel 1.8 i bilaga 1 till EG-förordningen definierar hamnanläggning, inte förekommer i dessa fall är dessa platser inte hamnanläggningar i den bemärkelse som kommer till uttryck i bilaga 1 till EG-förordningen. Vad som däremot förekommer där, är samverkan mellan fartyg, s.k. ship/ship interface (regel 1.10 i bilaga 1 till EG-förordningen). Detta innebär att viss kontroll av de fartyg som ligger där och den aktivitet som sker där ändå måste göras för att regelverkets sjöfartsskydds krav skall anses uppfyllda. Eftersom ankarplatsen, såsom ovan beskrivits, inte kan anses vara en hamnanläggning enligt regelverkets definition, består uppgiften endast av att kontrollera att otillbörlig verksamhet inte pågår på platsen, och således inte en kontroll av skyddet som sådant. Med tanke på att Kustbevakningen utför patrullverksamhet till sjöss med stöd av andra författningar har Sjöfartsverket ansett det naturligt att denna kontrolluppgift ges till Kustbevakningen. Kustbevakningen har redan ett ansvar för kontrollverksamheten till sjöss, och sjöfartsskyddet är ett system som, liksom annan kontrollverksamhet, syftar till att undvika att brott begås. Uppgiften att kontrollera aktiviteten på ankarplatserna bör således kunna samordnas med Kustbevakningens ordinarie arbete och patrullverksamhet och därför inte skapa betydande merkostnader för myndigheten.

Även denna fråga kommer att regleras närmare med stöd av den behörighet som regeringen avser att ge myndigheterna i förordningen om sjöfartsskydd.

Undersökning av personer och egendom

Kustbevakningens medverkan vid undersökning av personer och egendom förutom på ankarplatser torde komma i fråga endast när sådan assistans särskilt efterfrågas och i så fall endast när personer och gods skall kontrolleras på fartyg som ännu inte har anläpt hamn. En sådan kontroll i territorialhavet torde dock inte bli en vanlig situation, utan bör aktualiseras först när högre skyddsnivåer gäller.

Kustbevakningen har i sitt remissvar anfört att de undersökningar som vidtas av rederiernas och hamnanläggningarnas egen personal bör kunna ske inte bara under polismans utan också under kustbevakningstjänstemans ledning. Regeringen anser emellertid att en sådan ordning är mindre lämplig. I och med att polisen sedan lång tid har denna uppgift för luftfartens del, finns det inom polisen ett upparbetat organisatoriskt system liksom kunskap om verksamheten. Förordnandet av personal och ansvaret för ledningsuppgiften bör inte vara delat mellan flera myndigheter.

Brottsbekämpande uppgifter

Kustbevakningen kommer vidare att få brottsbekämpande uppgifter genom att sjöfartsskyddet föreslås omfattas av Kustbevakningens uppgifter i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. De flesta av de brott för vilka ansvar stadgas i lagen om sjöfartsskydd är av administrativ karaktär såsom att oriktiga uppgifter lämnats eller att skyddschef inte utsetts. I praktiken innebär därför brottsbekämpning i dessa fall att Kustbevakningen, om den får kännedom om att någon t.ex. lämnat oriktiga uppgifter för att få sin skyddsplan godkänd (23 § 2 lagen om sjöfartsskydd), skall rapportera detta.

Kostnader

Hur höga de kostnader som hela sjöfartsskyddssystemet kommer att medföra för Kustbevakningen efter lagens ikraftträdande är svårberäknade. Såsom ovan beskrivits kan arbetet med såväl kontroll av vissa ankarplatser som inhämtning och spridning av information till viss del samordnas med befintliga uppgifter. Kustbevakningen har själv uttryckt att sjöfartsskyddet under de närmaste fem åren kan komma att kosta 1-10 miljoner kronor. De befintliga anslagsramarna kommer inte att påverkas av förslaget (se även avsnitt 5.1.9).

Förberedande uppgifter

I tiden före lagens ikraftträdande kommer Kustbevakningen enligt egen uppgift att behöva utbilda personal avseende de nya uppgifter som sjöfartsskyddet medför. Visst ytterligare förberedelsearbete kan förutsättas. Likaledes enligt egen uppgift kommer kostnaden för det arbete som måste utföras innan lagen träder i kraft att uppgå till 300 000-600 000 kronor.

6.1.4 Tullverket

Under det förberedande arbetet har Tullverket inte föreslagits få några egna uppgifter inom ramen för arbetet med sjöfartsskyddet. Tullverket föreslås dock få en skyldighet att biträda vid tillsynen och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheterna behöver (se avsnitt 5.1.2.2).

Denna skyldighet kommer att regleras i förordningen om sjöfartsskydd. Tullverket har motsvarande skyldighet enligt 5 kap. 18 § fartygssäkerhetslagen.

Tullverket har i sitt remissvar anfört att det bör finnas en samrådsskyldighet mellan hamnanläggningarna och bl.a. Tullverket vid upprättandet av hamnanläggningarnas skyddsplaner. Regeringen anser emellertid att en skyldighet att samråda med myndigheterna i detta arbete inte är nödvändigt. Med största sannolikhet, och i hamnanläggningarnas eget intresse för att inte riskera att deras skyddsplaner inte godkänns, kommer de att samråda med de myndigheter eller andra organ eller företag som kan bidra till skyddsplanens innehåll på ett adekvat sätt. De olika hamnanläggningarnas skyddsplaner kommer att variera stort. Det finns därför en risk för att en samrådsskyldighet vid upprättandet av skyddsplanerna i vissa fall inte skulle fylla någon funktion alternativt endast fördröja arbetet. Regeringen anser således att en skyldighet att samråda inte bör föreskrivas, men avser att även i detta hänseende noga följa utvecklingen.

Tullverket besitter dock särskild expertis när det gäller kontroll av gods varför det är naturligt att ta tillvara på denna kunskap. Undersökning av gods bör ske under polismans ledning, på samma sätt som inom luftfartsområdet. Tullverket bör emellertid vara delaktigt i godskontrollerna på så sätt att det skall bistå vid undersökningarna om så begärs.

Vidare rör sig Tullverkets tjänstemän i hamnarna och går ombord på fartyg. Tullverkets tjänstemän får därför förväntas delta i sjöfartsskyddsarbetet i så måtto att de rapporterar kända avvikelser från det system som tillämpas på ett fartyg eller i en hamnanläggning till Sjöfartsverket eller polisen.

Sjöfartsverket och Tullverket har upprättat ett informellt samarbete för att säkerställa att de uppgifter respektive verk har, som kan beröra sjöfartsskydd, inte blir kontraproduktiva utan att de synergier som kan finnas tas till vara. Det skall betonas att sjöfartsskyddslagstiftningen inte innebär att Tullverkets roll, befogenheter och arbetsuppgifter enligt tullagstiftningen inskränks eller ändras på annat sätt. Lagstiftningarna har olika syften och kompletterar varandra på de områden där de tangerar varandra, såsom vad avser undersökning av gods. Regeringen avser dock att noga följa utvecklingen på området för att förvissa sig om att regelverket följs på ett så effektivt sätt som möjligt, såväl praktiskt som kostnadsmässigt sett.

Regeringen bedömer att några särskilda kostnader till följd av reglerna om sjöfartsskydd inte kommer att uppstå för Tullverket, eller att sådana kostnader i så fall kommer att vara ytterst marginella och kan hanteras inom befintliga anslagsramar (se även avsnitt 5.1.9).

Allmänna domstolar och åklagare

I den föreslagna lagen om sjöfartsskydd finns en rad straffbestämmelser intagna. På liknande sätt som i föregående avsnitt om allmänna förvaltningsdomstolar kan en jämförelse med antalet brottmål enligt de författningar som nämnts i föregående avsnitt vara av värde.

Följande uppgifter har erhållits från Brottsförebyggande rådet (BRÅ).⁶

Fartygssäkerhetslagen (1988:49)

År	2002	2001	2000	1999
Åtalsunderlåtelse	2	-	1	4
Strafförelägganden	6	5	15	14
Domar	3	2	3	2

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

År	2002	2001	2000	1999
Åtalsunderlåtelse	-	-	-	-
Strafförelägganden	-	-	1	6
Domar	-	-	-	6

Antalet mål och ärenden enligt dessa författningar är således relativt litet. Det saknas anledning vad gäller den allmänna sidan att anta att antalet mål enligt den föreslagna lagen om sjöfartsskydd kommer att generera någon större mängd mål än enligt de jämförda författningarna. Även arbetsbelastningen för de allmänna domstolarna och åklagarna torde öka endast marginellt till följd av den nya lagen.

Allmänna förvaltningsdomstolar

Enligt den föreslagna lagen om sjöfartsskydd får t.ex. beslut om att inte godkänna skyddsplaner, förbud mot att anlöpa hamn och avreseförbud samt andra beslut om nyttjandeförbud överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Förutom beslut om att godkänna skyddsplaner är det mycket svårt att i nuläget bedöma i vilken omfattning beslut kommer att behöva fattas och hur många av dessa beslut som kommer att överklagas. En jämförelse med omfattningen av mål om nyttjandeförbud m.m. enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg kan dock i viss mån vara vägledande.

⁶ Huvudbrott och bibrott räknas vid en och samma lagföring två gånger. Varje person räknas som ett fall. Uppgifter för 2003 finns ännu inte tillgängliga (mars 2004).

Enligt uppgifter från Domstolsverket finns följande antal mål Prop. 2003/04:106 registrerade enligt de nämnda författningarna de tre senaste åren.⁷

Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Instans/År	2003	2002	2001
Länsrätt	7	7	15
Kammarrätt	1	1	5
Regeringsrätten	0	0	1

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Instans/År	2003	2002	2001
Länsrätt	0	2	0
Kammarrätt	1	0	0
Regeringsrätten	0	0	0

Även dessa mål förekommer således i relativt begränsad omfattning. Det saknas anledning att anta att antalet mål enligt den föreslagna lagen om sjöfartsskydd kommer att generera någon större mängd mål än enligt de jämförda författningarna. Arbetsbelastningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna torde således komma att öka endast marginellt till följd av den nya lagen. Denna jämförelse bygger framför allt på att omfattningen av tillsynen av sjöfartsskyddet kommer att bli ungefär densamma som inom ramen för de nämnda författningarna. Om så blir fallet, eller om antalet inspektioner som kan leda till beslut som i sin tur överklagas kommer att bli större, beror på många faktorer, bl.a. i vilken omfattning och på vilket sätt som andra flaggstater väljer att genomföra sjöfartsskyddet för sina fartyg.

6.2 Kommunerna

Kommunerna kommer att påverkas framför allt på två sätt. För det första kan det antas att kommunernas hantering av plan- och bygglagsärenden samt andra tillståndsprövningar kommer att öka. Detalj- eller områdesplaner kommer i vissa fall att behöva ändras, och de ombyggnader som sjöfartsskyddet kan kräva kommer att medföra fler bygglovsprövningar, se vidare avsnitt 6.3.2.

För det andra berörs kommunerna som innehavare av hamnar/hamnanläggningar. De flesta hamnar är kommunalt ägda. Dessa kommuner kommer då att som hamnanläggningsinnehavare svara för att reglerna om sjöfartsskydd följs.

⁷ Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt. I statistiken ingår även mål där prövningstillstånd inte har meddelats.

6.3.1 Rederierna

Enligt uppgift från Sjöfartsverket kommer 250-300 svenska fartyg att omfattas av de nya kraven. Dessa fartyg skall bl.a. tillsynskontrolleras och erhålla certifikat som bevis på att de godkänts vid skyddsbesiktningen. Efter en sådan inledande besiktning skall fartygen besiktigas regelbundet. Tillsynen skall så långt det är möjligt samordnas med den tillsyn som skall ske enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364). Därmed bör bl.a. certifiering och återkommande besiktning göras samtidigt med och med samma intervaller som vid tillsyn enligt den lagen och föreskrifter meddelade med stöd av denna, dvs. som huvudregel vart femte år. Enligt bilaga 2 till EG-förordningen skall det dock dessutom göras minst en mellanliggande besiktning. Sjöfartsskyddet skall vara självfinansierande, varför de tillsynsförrättningar som skall göras enligt lagen om sjöfartsskydd måste vara avgiftsfinansierade.

För en bedömning av hur stora avgifterna kan bli kan en jämförelse göras med avgifterna för tillsynsförrättningar enligt fartygssäkerhetslagen. Grundavgiften för en sådan förrättning är 4 000 kr för de flesta fartyg som berörs av reglerna. Därutöver tas en förrättningsavgift om 350 kr ut per påbörjad trettiominutersperiod. (Om besiktningen sker utanför Sveriges gränser är grundavgiften högre.) Dessutom tillkommer förrättningsmannens rese- och traktamentskostnader. De handlingar som utfärdas i samband med en avslutad förrättning är avgiftsfria. Huruvida exakt samma avgifter kan tillämpas för tillsynen enligt sjöfartsskyddet är dock fortfarande oklart. Även övriga kostnader som myndigheterna får till följd av sjöfartsskyddet skall i princip täckas av avgifter.

Rederier och fartyg befinner sig i en bättre situation än hamnanläggningar när det gäller att införa det nya sjöfartsskyddssystemet. Det kommer förvisso att i olika stor utsträckning ställas krav på fysiska förändringar av fartygen. Dessa förändringar kommer emellertid att vara begränsade och främst avse att förbättra kontrollen över möjligheten att ta sig ombord, låsningen av utrymmen och installation av viss utrustning. Det kommer också att krävas att fartygen skall ha med sig ett flertal handlingar, bl.a. ett dokument över fartygets historik (Continuous Synopsis Record – CSR), certifikat, skyddsplan m.m. Dokumenthanteringen kommer således att öka. Fartygen skall också märkas med det tilldelade IMO-numret samt förses med en larmanordning.

När det gäller skyddssystemet som sådant har rederierna vana vid att bygga operativa system för fartygen genom den erfarenhet som man har fått av införandet av den s.k. ISM-koden (International Safety Management Code). Initialt kommer införandet av en skyddsutredning för fartyget och utarbetandet av en skyddsplan att kräva arbete. Upprätthållandet av planen kommer förmodligen inte att kräva mer arbete än upprätthållandet av fartygets SMS (Safety Management System).

Fartygen och rederierna kommer att behöva utse skyddschefer. Inget hindrar att en befälhavare eller annan ombord på fartyget utses till sådan skyddschef. Denna lösning innebär att några personalökningar inte behövs för att tillgodose detta krav, men frågan om vem som bör utses till skyddschef är naturligtvis också beroende av hur mycket uppgifter som den enskilde skyddschefen kommer att få.

I denna proposition föreslås att undersökningar av personer och egendom på ett helt annat sätt än vad som är fallet i dag skall genomföras på fartyg. Undersökningarna föreslås kunna göras av antingen egen personal eller av anlitat vaktbolag. Det är således rederiet som skall stå kostnaden för dessa undersökningar. Hur och i vilken omfattning undersökningarna skall utföras skall i övrigt anges i fartygens skyddsplaner. Först när skyddsutredningarna har slutförts för fartygen går det att säga i vilken omfattning kontroller skall genomföras och vilka krav på personalökningar detta kan medföra.

Enligt beräkningar från branschen skulle kostnaderna för sjöfartsskyddet för ett lastfartyg i internationell fart bli ca 0,5-1 miljon kr i en implementeringsfas (kostnader för utrustning, utbildning, skyddsutredning samt skyddsplan). Driftkostnaderna för t.ex. s.k. auditering, tillsyn och utbildning beräknas av branschen därefter till ca 200 000 kr per år och fartyg.

Den tidsåtgång som de nya bestämmelserna kan beräknas medföra för rederierna är omöjliga att beräkna och varierar stort beroende på rederiets storlek. En stor del av arbetet kommer dock att utföras i tiden före bestämmelsernas ikraftträdande.

När reglerna träder i kraft den 1 juli 2004 är rederierna skyldiga att följa regelverket och kan straffas för överträdelser. Några alternativa lösningar för ett rederi som vill fortsätta sin verksamhet finns inte. Detta ställer krav på ett rederi att antingen börja förberedelser och göra en egen bedömning på grundval av det internationella regelverket av vilka konkreta krav som kan komma att gälla för det egna rederiet och dess fartyg, eller avvakta resultatet av författningsarbetet och de vidare utredningar och analyser som framför allt Sjöfartsverket måste göra i samarbete med övriga myndigheter och i internationella fora. Ett rederi som väljer det första alternativet riskerar att göra investeringar som kanske inte kommer att krävas av myndigheterna. Ett rederi som väljer att avvakta ett nationellt regelverk och resultatet av myndigheternas vidare utredningar kan riskera att inte hinna genomföra alla ändringar på den korta tid som då kommer att stå till förfogande innan regelverket träder i kraft. Följden kan då i värsta fall bli att rederiets internationella trafik hotas.

6.3.2 Hamnanläggningarna

Hamnarna kommer att påverkas av det nya systemet för sjöfartsskydd. Påverkan kommer dock att vara mycket olika beroende på vilken typ av hamn det är fråga om, vilka hot eller risker som hamnen kan vara föremål för, dess storlek m.m. Konsekvenserna kan naturligtvis mildras om hamnen redan har ett säkerhetssystem av andra skäl än risken för terrordåd.

Det skydd som skall skapas är dels fysiskt, dels systemmässigt. Det fysiska skyddet kan bestå i att ett område måste stängslas in, ankommande passagerare måste skiljas från avresande samt in- och utpassering kontrolleras. Ett systemmässigt skydd kan innebära att anläggningen måste ha kontroll över vad som faktiskt finns i hamnområdet i form av last och lastbärare. I bilaga 3 till EG-förordningen finns beskrivna i princip samtliga de åtgärder som kan tänkas behöva vidtas. Alla hamnanläggningar kommer inte att behöva vidta samtliga åtgärder, utan de skyddsutredningar som skall göras kommer att avgöra vilka åtgärderna blir.

Hamnanläggningarnas arbete med att göra skyddsutredningar och däri bedöma hot- och riskbilden för anläggningen är en ny uppgift som säkert kan upplevas som komplicerad. Det är dessutom en mycket kort tid som står till buds innan reglerna skall träda i kraft och tillämpas. Det är dels inte praktiskt möjligt för t.ex. Sjöfartsverket att under så kort tid vara samtliga hamnanläggningar behjälpliga med att identifiera hot och risker, dels inte heller det faktiskt mest lämpliga. Varje enskild hamnanläggning känner givetvis bäst till sina individuella egenskaper vad gäller antal anlöp, typ av gods, leverantörer m.m., och är därför bäst lämpad att utföra sin egen skyddsutredning och därefter bedöma vilka åtgärder som bör vidtas. I bilagorna till EG-förordningen finns dessutom detaljerat föreskrivet vad som skall ingå i en skyddsutredning och skyddsplan vilket underlättar utarbetandet av dessa.

Kostnaderna för de åtgärder som skall vidtas kan i dag inte tillförlitligt beräknas. De kommer sammantaget troligen inte att bli obetydliga, men de kommer att variera beroende på den ”mognadsgrad” hamnanläggningens säkerhets- och skyddsåtgärder redan har, anläggningens trafikmönster etc.

Enligt uppgifter från branschen kan dock genomsnittskostnaderna för de fysiska åtgärder som en hamn kan komma att behöva vidta, i form av t.ex. staket, grindar och kontroll- och övervakning av skyddsområden uppskattas till ca 3 miljoner kr. Den årliga driftkostnaden för skyddschef och övrig personal kan uppskattas till ca 700 000 kr. Därutöver tillkommer kostnader för skyddsutredning, skyddsplan och initial utbildning av personal, vilka branschen uppskattar till ca 500 000 kr. Dessa uppskattningar bygger på att hamnen kan använda befintliga staket, grindar och rutiner även i sjöfartsskyddets syfte.

Den tidsåtgång som de nya bestämmelserna kan beräknas medföra för hamnanläggningarna är omöjliga att beräkna och varierar stort beroende på rederiets storlek. En stor del av arbetet kommer dock att utföras i tiden före bestämmelsernas ikraftträdande.

En svårighet är också att definitionen av hamnanläggning är sådan att det i förväg knappast är möjligt att avgöra vilka hamnanläggningar som slutligen kommer att omfattas av reglerna. Enligt Sjöfartsverkets rapport finns det ca 150 orter i Sverige som har anlöp av fartyg som kommer över yttre gräns, vilket är en indikation på att hamnanläggningar på den orten kan komma att omfattas. En kartläggning av samtliga hamnar har påbörjats, och mer aktuella uppgifter från Sjöfartsverket pekar på att antalet hamnanläggningar som kan komma att omfattas av regelverket uppgår till mellan 200 och 250. Det finns dessutom möjlighet för staterna att undanta en hamnanläggning från regelverket om anläggningen endast

tillfälligtvis utför tjänster åt fartyg i internationell trafik. Definitionen ger inte heller någon ledning i frågan om hur en hamnanläggning avgränsas rent geografiskt. En hamnanläggning är, som tidigare beskrivits, endast den del av en hamn där den direkta kontakten mellan fartyget och hamnen sker. De flesta av dessa frågor kommer att behöva lösas av de tillämpande myndigheterna på grundval av de skyddsutredningar som skall göras. I de bedömningarna avgörs även huruvida och vilka varv som kommer att omfattas av definitionen hamnanläggning.

I inledningen av detta kapitel har nämnts den korta tid som är tillgänglig för utredning, analys och lagstiftning innan reglerna skall träda i kraft och tillämpas. När reglerna träder i kraft den 1 juli 2004 är hamnarna skyldiga att följa regelverket och kan straffas för överträdelser. Några alternativa lösningar för en hamnanläggning som vill fortsätta betjäna fartyg i internationell trafik finns inte, om inte hamnanläggningen har undantagits från bestämmelserna (regel 2.2 i bilaga 1 till EG-förordningen). Detta ställer krav på en hamn att antingen börja göra förberedelser och göra en egen bedömning på grundval av det internationella regelverket av vilka konkreta krav som kan komma att gälla för den egna anläggningen, eller avvakta resultatet av författningsarbetet och de vidare utredningar och analyser som framför allt Sjöfartsverket måste göra i samarbete med övriga myndigheter och i internationella fora. En hamn som väljer det första alternativet riskerar att göra investeringar som kanske inte kommer att krävas av myndigheterna. En hamn som väljer att avvakta ett nationellt regelverk och resultatet av myndigheternas vidare utredningar kan riskera att inte hinna genomföra alla ändringar på den korta tid som då kommer att stå till förfogande innan regelverket träder i kraft. Följden kan då i värsta fall bli att hamnens internationella trafik hotas.

Precis som rederierna föreslås hamnanläggningarna att bli tvungna att genomföra undersökningar av personer och egendom på ett helt annat sätt än vad som är fallet i dag. Hamnanläggningarna skall stå för kostnaderna för dessa undersökningar. I vilken omfattning sådana undersökningar skall göras kommer förmodligen att variera i hög grad, beroende på t.ex. vilken hamnanläggning det är fråga om, vilken trafik som omfattas och vilken typ av gods som hanteras. Hur och i vilken omfattning undersökningarna skall utföras skall anges i hamnanläggningarnas skyddsplaner. Först när skyddsutredningarna har slutförts för hamnanläggningarna går det att säga i vilken omfattning kontroller skall genomföras och vilka krav på personalökningar detta kan medföra.

Ändringar i detaljplaner, bygglov och övriga miljöprövningar

Enligt 5 kap. 3 § plan- och bygglagen (1987:10) skall kommunen i en detaljplan redovisa och till gränserna ange kvartersmark för bl.a. anläggningar för trafik, skydds- och säkerhetsområden samt vattenområden för bl.a. båthamnar. Områden för hamnverksamhet med tillhörande vatten skall således vara redovisade i kommunernas detaljplaner. Inget hindrar att den del av hamnen som enligt det nya regelverket om sjöfartsskydd utgörs av en eller flera hamnanläggningar

ingår i vad som redovisas i detaljplanen som område för hamnverksamhet.

Det är emellertid inte uteslutet att den nu aktuella regleringen av hamnanläggningar kan komma att kräva ändringar av en detaljplan eller i vissa fall t.o.m. antagande av en detaljplan. I förarbetena till plan- och bygglagen (prop. 1985/86:1) anges nämligen att det är rimligt att trafikområden som t.ex. järnvägsområden ”delas upp i sådana delar som avses för spårssystem och bangårdar, delar som avses för godshantering, magasin eller upplag samt delar som avses för mer ’publika’ ändamål i form av väntsalar, restauranger och kontor med tillhörande ytor för biltrafik. Därutöver kan det behövas skyddsområden m.m. Dessa olika delar har helt olika miljöeffekter för omgivningen, och därmed bör planens utformning med hänsyn t.ex. till grannarnas intressen påverkas på olika sätt. Det är rimligt att samma synsätt gäller för hamnområden. Eftersom sjöfartsskyddet kan komma att kräva fysiska förändringar i många hamnar i form av t.ex. stängsel, lokaler för åtskiljande av kontrollerade respektive icke kontrollerade passagerare och gods, övervakningsanläggningar samt skyddsområden kan det inte uteslutas att vissa detaljplaner inte har en redovisning på den detaljnivå som krävs. Exempelvis skulle en skyddsutredning kunna resultera i att gods, proviant etc. skall placeras på ett annat ställe inom hamn(anläggning)en än tidigare, vilket – om det t.ex. är fråga om bunkerolja – kan få konsekvenser ur miljösynpunkt.

Det får naturligtvis bedömas från fall till fall om de byggnadsåtgärder som kan behövas kräver bygglov eller bygganmälan eller om andra åtgärder och prövningar enligt annan miljölagstiftning aktualiseras när sjöfartsskyddet skall utformas i praktiken i hamnanläggningarna.

6.3.3 Gemensamma konsekvenser

6.3.3.1 Undersökning av personer och egendom

Utgångspunkten för införandet och efterlevnaden av sjöfartsskyddet var att systemet skulle vara självfinansierande och inte leda till några merkostnader för myndigheterna, se avsnitt 5.1.9. Förutom att rederierna och hamnanläggningarna skall ansvara för att undersökningar av personer och egendom faktiskt genomförs innebär ovanstående att kostnaderna för sådana undersökningar skall betalas av rederierna och hamnanläggningarna. Detta gäller i den mån det är angivet i skyddsplanen att undersökning skall utföras samt i den omfattning som anges i skyddsplanen. Rederiet och hamnanläggningsinnehavaren bör kunna välja vem de vill anlita för de kontroller som skall vidtas vid skyddsnivå 1. Förutom att mot ersättning anlita vaktbolag kan rederiet eller hamnanläggningen också utse egen personal att utföra de rutinmässiga kontrollerna. Sådana personer skall dock enligt förslaget i avsnitt 5.1.4 vara förordnade av polismyndighet för att säkerställa att de har nödvändig utbildning för ändamålet och i övrigt är lämpliga för ett sådant uppdrag. Undersökningar som utförs av egen personal bör också

ske under polismans ledning. Begreppet ”polismans ledning” har behandlats i avsnitt 6.1.2.

De åtgärder som skall betalas av ett rederi eller en hamnanläggningsinnehavare skall alltså vara angivna i skyddsplanen. Det är således de rutinkontroller på skyddsnivå 1 samt möjligen de utökade kontroller som kan förutses på de högre skyddsnivåerna som här är avsedda att kunna regleras. Vid en höjning av skyddsnivån kan dock naturligtvis polisen eller Kustbevakningen bedöma att ett behov finns av ytterligare undersökningar. Det föreslagna regelverket medger då att sådana undersökningar får utföras även utan att misstanke om brott föreligger. Det är emellertid inte rimligt att rederiet eller hamnanläggningsinnehavaren i ett sådant fall när det är fråga om åtgärder som polisen och Kustbevakningen vidtar inom ramen för dessa myndigheters i dag normala kärnområde, skall betala dessa. Skulle det komma att krävas undersökningar i en omfattning som går *utöver* vad som är angivet i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan, bör denna kostnad stanna på myndigheten. Det är då i regel fråga om en sådan hotnivå vid vilken det åligger polisen och vissa fall Kustbevakningen att utföra polisiära uppgifter i vilket fall som helst, även utan en reglering om sjöfartsskydd. Det faktum att det enligt bestämmelserna i lagen om sjöfartsskydd åligger ett rederi eller en hamnanläggningsinnehavare att vidta kontrollåtgärder förtar således inte polisen eller Kustbevakningen från att fullgöra sitt normala arbete.

Som har framgått i detta avsnitt föreslås att kroppsvisitation och annan undersökning skall få ske både i en hamnanläggning och ombord på ett fartyg. I det flesta fall, åtminstone på skyddsnivå 1, saknas dock anledning att undersöka personer eller gods både vid tillträdet till hamnanläggningen och dessutom vid ombordgåendet på fartyget. I punkt 9.15 i bilaga 3 till EG-förordningen rekommenderas att undersökningar av personer som vill ta sig ombord på fartyget lämpligast kan genomföras av hamnanläggningen i nära samarbete med fartyget och i fartygets omedelbara närhet. Detta torde också i många fall vara den lämpligaste lösningen, framför allt för passagerartrafik på fasta rutter. Det kan dock naturligtvis finnas situationer, t.ex. vid mindre frekvent godstrafik på små hamnar, för vilken kontrollen för det fartyg och den hamnanläggning som samverkar bättre och mer kostnadseffektivt kan utföras ombord på fartyget. Hur undersökningarna skall utföras får avgöras i det enskilda fallet genom överenskommelser mellan de inblandade parterna. Det är värt att påpeka att sådana undersökningar på sätt som nämns i punkt 9.15 i bilaga 3 till EG-förordningen inte fräntar hamnanläggningen skyldigheten att göra undersökningar i enlighet med sin egen skyddsplan. Frågan om hur kostnaderna för kontrollerna skall fördelas mellan fartyget och hamnanläggningen kan då lösas på avtalsrättslig väg genom t.ex. hamnavgifter eller nyttjanderättsavtal.

6.3.3.2 Allmän bevakning av fartyg och hamnanläggningar

Hur den övriga bevakningen av fartyg och hamnanläggningar skall upprätthållas får avgöras av det enskilda rederiet och den enskilda hamnanläggningsinnehavaren. Avgörande vid utformningen av skyddet är av vad som framkommit i skyddsutredningen men naturligtvis också

av vilken skyddsnivå som är satt. Vid den normala skyddsnivån 1 skulle exempelvis bevakning genom bevakningsföretag antagligen kunna vara tillräckligt, precis som för vilket annat företag som helst. Vid högre skyddsnivåer skall en utökad bevakning ske enligt föreskrifter i skyddsplanen. Denna bevakning står rederiet respektive hamnanläggningsinnehavaren för, men polisen och Kustbevakningen kan naturligtvis inom ramen för sina polisiära uppgifter besluta om ytterligare åtgärder.

6.3.4 Remissinstansernas synpunkter avseende finansiering och andra konsekvenser

Sveriges Hamnar, Tull-Kust, Sveriges Redareförening, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Svenska Kommunförbundet och Föreningen Sveriges Varv har med olika formuleringar ansett att staten bör stå helt eller delvis för kostnaderna för sjöfartsskyddet. Regeringen anser att sjöfartsskyddet bör hanteras på samma sätt som luftfartsskyddet, dvs. att den som skyddas också står för kostnaderna. Det första skälet för att införa de nya reglerna är att skydda människoliv mot brottsliga handlingar. Det gäller passagerare, sjöfarare, hamnpersonal m.fl. Det andra skälet till att staten valt att införa regelverket är att stärka den svenska sjöfartsnärings möjligheter att bedriva internationell sjötrafik och vara del av det internationella handelssystemet. Oavsett vilken väg Sverige väljer att gå kommer vår omvärld att införa regelverket. Regeringen vill inte riskera att svenska handelsfartyg och hamnanläggningar hamnar utanför de internationella handelsströmmarna. Regelverket får inte tolkas som att det skulle sakna mervärde och bara innebära onödiga merkostnader, utan såväl sjöfartsnärings som passagerare och andra berörda kommer att dra fördelar av de nya reglerna. Regeringen anser därför att den som skyddas och därtill drar handelsfördelar av systemet också bör stå för de kostnader som systemet kommer att innebära.

6.4 Personalen i sjöfartssektorn

Reglerna om sjöfartsskydd kommer att påverka anställda och annan personal inom sjöfarten på många sätt. Vid utarbetandet av de nya reglerna inom IMO diskuterades också t.ex. frågan om sjöfarares personliga integritet och rättigheter, liksom frågan om krav på identitetshandlingar för sjömän.

Identitetshandlingar

I samband med att reglerna om sjöfartsskydd antogs vid IMO:s diplomatkonferens den 9-13 december 2002 antogs också en rad konferensresolutioner om det vidare arbetet med sjöfartsskyddet i olika sammanhang. IMO:s konferensresolution 8 gäller t.ex. samarbete med ILO som syftar till att ta fram identifikationshandlingar för sjöfarare. Arbetet vid nämnda konferens har lett till en ny konvention (nr 185) om

sjömäns identitetshandlingar, som reviderar ILO:s konvention (nr 108) och innebär i korthet att man har kommit överens om en standard för ett internationellt ID-kort, baserat på fingeravtryck, som kommer att utfärdas för världens sjöfolk. Cirka 1,2 miljoner ombordanställda berörs av detta.

I punkt 4.18 i bilaga 3 till EG-förordningen uppmanas konventionsstaterna att ge ut identifikationsdokument för de inspektörer som skall ha rätt att borda fartyg i sin tjänsteutövning. Bestämmelsen är enligt artikel 3.5 i EG-förordningen bindande. I Sverige är det Sjöfartsverket som kommer att bli ansvarigt för uppgiften.

Sjömännens sociala rättigheter

Sjömännens konventionsbundna rätt att gå iland oavsett var fartyget befinner sig har av flera intressegrupper ansetts hotad i och med det nya regelverket. Det förutspås att vissa stater kommer att ta det nya regelverket till grund för att vägra sjömän att gå iland.

Sjöbefälsförbundet och *Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)* har uttryckt oro för sjömännens välfärd och sociala miljö och anfört att t.ex. HKF måste ges tillträde till fartygen på ett enkelt och effektivt sätt.

Regeringen erinrar om punkterna 10 och 11 i preambeln till bilaga 2 och 3 till EG-förordningen. I punkt 10 anges att ingenting i koden skall tolkas eller tillämpas på ett sätt som strider mot de grundläggande rättigheter och friheter som är fastslagna i internationella avtal, särskilt sådana som rör sjöfarare och flyktingar, som t.ex. ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet samt andra internationella standarder för sjöfolk och hamnarbetare. Enligt punkt 11 skall konventionsstaterna, när de godkänner skyddsplaner, ta vederbörlig hänsyn till det faktum att fartygspersonal lever och arbetar på fartyget och behöver få komma iland och få tillgång till landbaserade välfärdssystem, inklusive läkarvård. I punkten hänvisas också till 1965 års konvention om underlättande för sjöfart, enligt vilken besättningsmedlemmar skall tillåtas gå iland när alla formaliteter rörande fartyget är avklarade och det inte finns någon anledning med hänsyn till den allmänna hälsan eller säkerheten att vägra besättningen att gå iland.

Även i konferensresolution nr 11, som antogs i samband med regelverket om sjöfartsskyddet, hänvisas till denna viktiga ”mänskliga aspekt” av sjöfarten, dvs. att möjligheten att få gå iland är ett viktigt inslag i sjöfararnas välfärd som därför också indirekt bidrar till en säkrare sjöfart och renare hav. Enligt resolutionen uppmanas konventionsstaterna starkt att vid genomförandet av sjöfartsskyddet beakta att det krävs särskilt skydd av sjöfararnas rättigheter inklusive rätten att gå iland. Stater och andra intressenter uppmanas också att rapportera till IMO om genomförandet av sjöfartsskyddet någonstans har medfört att nämnda rättigheter har inskränkts.

Någon anledning att särskilt reglera denna fråga i detta sammanhang finns inte. Vid utarbetandet av författningsförslagen har tagits hänsyn till de förhållanden och rättigheter som har redogjorts för i detta avsnitt.

Den största inskränkningen av sjöfararnas rättigheter är naturligtvis skyldigheten att – utan misstanke om brott – underkasta sig och sin egendom undersökning på ett fartyg eller inom en hamnanläggning, se

avsnitt 5.1.4. Även om möjligheten att undersöka personer och egendom i första hand kan antas komma att utnyttjas avseende passagerare och visst gods, innebär denna reglering naturligtvis ett allvarligt ingrepp i den personliga integriteten även för ombordanställda och anställda i hamnanläggningar. Det har dock ansetts att denna möjlighet, liksom motsvarande reglering inom luftfarten, är en viktig komponent för att uppnå nödvändigt skydd.

Hur omfattande kontroller en stat kommer att genomföra på andra länders fartyg och dess besättning kan också antas komma att bero på hamnstatens bedömning av hur flaggstaten har genomfört sjöfartsskyddet. Det kan förmodas att fartyg tillhörande stater som snabbt och effektivt genomför regelverket samt tillämpar det korrekt och på ett väl avvägt sätt kommer att utsättas för mindre rigorösa kontroller och förbud av olika slag, än fartyg registrerade i stater som inte har genomfört systemet eller inte bedöms som lika ”säkra” ur skyddssynpunkt. Ett fartyg vars flaggstat ökat kontrollen av sitt eget sjöfolk och sin egen hamnpersonal kan således antas komma att behandlas mer gynnsamt av en hamnstat.

6.5 Allmänheten

Den som hanterar last i eller till hamnanläggningar kommer att utsättas för en kontroll som på vissa ställen kommer att vara annorlunda än vad den är i dag eftersom ett annat syfte med kontrollerna också skall tillgodoses. Det lagda förslaget är att alla som uppehåller sig på ett fartyg och inom en hamnanläggning vara skyldiga att underkasta sig kroppsvisitation, och all egendom skall få undersökas. Detta kommer naturligtvis att få en märkbar påverkan på allmänheten, i den mån denna undersökning kommer att genomföras. Några direkta merkostnader för godshanterarna kan dock inte förutses för närvarande förutom de kostnader som kan uppstå när godshanteringen fördröjs till följd av en ökad kontroll t.ex. vid en höjd skyddsnivå.

När det gäller färjetrafik kommer i ett normalläge inte några större förändringar att märkas för passagerarna. Det är inte möjligt och inte heller nödvändigt att i ett normalläge genomföra samma typ av passagerarkontroll som man gör inom flyget. Däremot ger den föreslagna visitationsrätten möjlighet att göra stickprovskontroller. Kontrollen av fordon på fartyg kan antas komma att utgöras av stickprovskontroller.

Om det på grund av en förändring av hotbilden sker en ändring av skyddsnivån kommer däremot passagerarna att tydligt märka en förändring. Det kan då bli aktuellt att kontrollera samtliga passagerare, allt bagage och samtliga fordon. Detta kommer oundvikligen att leda till fördröjningar och förseningar.

För den kryssningstrafik som går på Sverige kan förutses att kontroller av passagerare, bagage och annan last till fartygen kommer att utföras på ungefär samma sätt som de kontroller som sker inom luftfarten.

Många hamnar har kajer som med avsikt har öppnats upp och gjorts tillgängliga för promenader, fiske och annan rekreation. Denna möjlighet för allmänheten till tillträde till hamnarna kommer i många fall att behöva begränsas på grund av de nya reglerna.

6.6 Jämställdhet och miljöeffekter

Prop. 2003/04:106

Sjöfartsskyddet kan inte antas medföra några jämställdhetspolitiska konsekvenser. Inte heller torde några större miljöeffekter uppkomma.

IMO:s regelverk om sjöfartsskydd träder i kraft och skall tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2004. EG-förordningen om sjöfartsskydd träder i kraft 20 dagar efter publicering i EUT. Förordningen skall dock tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2004. Eftersom ett uppfyllande av regelverken kommer att vara en förutsättning för fartyg att gå i internationell trafik och för hamnanläggningar att betjäna sådana fartyg är det av största vikt att de i denna proposition föreslagna författningsändringarna träder i kraft samtidigt med att det internationella regelverket skall börja tillämpas.

Det föreslås således att den föreslagna lagen om sjöfartsskydd liksom de övriga författningsändringarna skall träda i kraft den 1 juli 2004.

Några övergångsbestämmelser är inte aktuella.

8.1 Förslaget till lag om sjöfartsskydd

Lagens innehåll

1 §

Paragrafen är en inledande bestämmelse som erinrar om att det huvudsakliga regelverket om sjöfartsskydd återfinns i förordning (EG) nr xxxx.

2 §

Lagen innehåller ett antal termer och begrepp som är mer eller mindre specifika för sjöfartsskyddsområdet. I paragrafen tydliggörs att begreppen i lagen har samma innebörd som i EG-förordningen. Detta gäller således samtliga begrepp som används i lagen.

Beslut om skyddsnivå och ytterligare åtgärder

3-4 §§

I 3 § anges att det är polisen genom antingen Rikspolisstyrelsen eller en polismyndighet som har till uppgift att bestämma vilken skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar. Enligt EG-förordningen skall den fördragsslutande staten eller dess administration bestämma vilken skyddsnivå som gäller dels för samtliga fartyg som för en stats flagg, dels för samtliga hamnanläggningar inom statens territorium, och dels för fartyg som befinner sig inom statens sjöterritorium eller har uppgett ha för avsikt att ta sig dit (jfr regel 3 och 7 i bilaga 1 till EG-förordningen). Det finns enligt punkt 7 och 14 i bilaga 2 till förordningen tre skyddsnivåer, 1–3, och varje fartyg och hamnanläggning skall alltid operera på någon av dessa skyddsnivåer vilka skall bestämmas utifrån den hotbild som gäller för ögonblicket. Hotbilden skall bedömas med utgångspunkt i information om hot mot det enskilda fartyget eller den enskilda hamnanläggningen, liksom mot samhället i stort, dvs. en mer allmän hotbild. Samma skyddsnivå behöver således inte gälla samtidigt för samtliga fartyg och hamnanläggningar.

Fartygs och hamnanläggningars skyddsplaner skall innehålla föreskrifter om vilka åtgärder som skall vidtas vid de olika skyddsnivåerna (se bl.a. punkt 9.4.1 och 16.3.1 i bilaga 2 till EG-förordningen). När en förändring av skyddsnivån beslutas av polisen finns det således en i förväg fastställd individuell plan för varje fartyg och hamnanläggning att följa.

När den högsta skyddsnivån gäller, ger dock EG-förordningen möjlighet att besluta att hamnanläggningar och fartyg, innan det anlöpt en hamn eller när det ligger i en hamn i en fördragsslutande stat – förutom kraven i skyddsplanen – även skall genomföra andra åtgärder (punkt 7.6 och 14.4.1 i bilaga 2 till EG-förordningen). Det kan t.ex. vara

fråga om att stoppa all verksamhet, stänga alla tillfarter och ingångar till området, ställa in all person- och fordonstrafik, upprätta patrullering inom och utom området eller evakuering av området.

Enligt 4 § får sådana beslut om ytterligare åtgärder utöver vad som gäller enligt skyddsplanen fattas av såväl Rikspolisstyrelsen som Sjöfartsverket och Kustbevakningen efter att ha hört de andra myndigheterna.

Detsamma skall gälla för fartyg som trafikerar statens territorialhav eller som har informerat om sin avsikt att gå in på territorialhavet när den högsta skyddsnivån råder. Punkt 4.24 i bilaga 3 till EG-förordningen föreskriver att de fördragsslutande staterna skall rekommendera sådana fartyg att införa skyddsåtgärder som staten påbjudit. Punkten är bindande enligt artikel 3.5 i EG-förordningen. I detta fall måste artikel 3.5 förstås så att det är direktivet *att göra* sådana rekommendationer som blivit bindande, inte att rekommendationen som sådan blivit bindande. Punkt 4.24 i bilaga 3 till EG-förordningen gäller vid samtliga skyddsnivåer. När de två lägre skyddsnivåerna råder kan emellertid inte samma intressen som vid skyddsnivå 3 anses kunna göra sig gällande, dvs. nödvändigheten av att i ett sådant trängt läge kunna använda myndigheternas resurser optimalt. Mot bakgrund härav samt med tanke på att punkt 4.24 gäller fartyg långt ute till havs, är det därför lämpligare att koncentrera beslutanderätten. Eftersom det är Sjöfartsverket som har det övergripande ansvaret för sjöfartsskyddet bör beslutanderätten ligga hos verket.

Regeringen får dock, i det senare fallet, bestämma att sådana beslut får fattas även av annan myndighet.

Paragraferna utgör ingen inskränkning av vare sig polisens eller Kustbevakningens möjligheter att fatta beslut inom ramen för det polisiära arbetet eller den enskildes på andra författningar grundade skyldighet att följa polismans eller kustbevakningstjänstemans order. När skyddsnivå 3 gäller kan det t.ex. antas att situationen är sådan att polisiära insatser är påkallade även utan beaktande av reglerna om sjöfartsskydd. Befattningshavare på fartyg och i hamnanläggningar har då att följa de order som polisman ger. Någon inskränkning i denna skyldighet gäller naturligtvis inte heller på lägre skyddsnivåer. Paragraf 4 utpekar således endast den myndighet som har att fatta sådana beslut om ytterligare åtgärder som avses i EG-förordningen.

I övrigt hänvisas till redogörelsen i avsnitt 5.1.1.

Avgifter

5 §

Bestämmelsen reglerar statens möjlighet att ta ut avgifter för sina kostnader för sjöfartsskyddet. Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.1.9.

Tillsyn

Regler om tillsyn och tillsynsförrättningar finns i bilagan till EG-förordningen. Bl.a. skall fartyg kontrolleras och därefter erhålla certifikat

som bevis på att de har godkänts vid kontrollen. Vidare kan fartyg i hamn samt fartyg med avsikt att anlöpa hamn inspekteras enligt förordningen. Dessutom anges i förordningen att hamnanläggningar skall kontrolleras för att se hur effektiva deras skyddsplaner är.

I förordningen (2004:00) om sjöfartsskydd kommer regeringen att föreskriva vilka myndigheter som utövar tillsyn enligt EG-förordningen samt vissa kompletterande bestämmelser om skyldighet för annan myndighet att biträda vid tillsyn och skyldighet att samordna tillsynen med tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) när det är möjligt. I den nu föreslagna lagen krävs dock några bestämmelser för att tillsynen skall kunna genomföras.

6-8 §§

I paragraferna regleras vilka rättigheter och skyldigheter som tillkommer redare, ägare, befälhavare, hamnanläggningsinnehavare och skyddschef vid tillsynen. Med tillsynsförrättning avses alltså samtliga kontrollåtgärder som en stat skall vidta gentemot rederier, fartyg och hamnanläggningar för att se till att regelverket efterlevs. Regleringen av skyldigheterna och rättigheterna i de föreslagna paragraferna är densamma som vid tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen. Den tillsynen avser bl.a. fartygen och deras utrustning, rederiers säkerhetsorganisation och arbetsmiljölagstiftningens efterlevnad.

Skyddschefen är den som på rederier respektive fartyg och inom hamnanläggningar har det övergripande ansvaret för sjöfartsskyddet. Bestämmelserna om skyddschef återfinns huvudsakligen i punkterna 11-13 och 17 i bilaga 2 till EG-förordningen där det framgår att denne har en mängd uppgifter. Således är det skyddschefen som bl.a. skall se till att en skyddsutredning genomförs, att skyddsplanen upprätthålls och att övrig personal får lämplig utbildning i sjöfartsskyddet.

Med hamnanläggningsinnehavare avses den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytandet över hamnanläggningens drift.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1.2.3. Se även kommentarerna till 23 § 7 och 8.

9 §

Paragrafen kompletterar EG-förordningens möjlighet till förbud och förelägganden riktade mot fartyg och ger tillsynsmyndigheterna möjlighet att även förbjuda en hamnanläggnings fortsatta drift om anläggningen inte uppfyller de krav som ställs i EG-förordningen eller i andra föreskrifter. EG-förordningen innehåller mycket få bestämmelser om tillsyn av hamnanläggningar, men enligt punkt 4.4 i bilaga 2 till EG-förordningen skall de fördragsslutande staterna, i den omfattning de finner lämpligt, kontrollera effektiviteten av hamnanläggningarnas skyddsplaner. Om det vid en sådan kontroll framkommer att hamnanläggningens skyddsplan, inbegripet dess utformning och genomförande, inte är så effektiv som det kan anses krävas, har tillsynsmyndigheten således en möjlighet att förbjuda anläggningen att utföra tjänster åt fartyg som omfattas av EG-förordningen. I stället för förbud får lindrigare åtgärder i form av förelägganden beslutas.

10 §

Paragrafen, som behandlar möjligheten att kombinera förbud och förelägganden med vite, kommenteras i avsnitt 5.1.2.6.

Av 22 § andra stycket framgår att om ett förbud eller föreläggande är förenat med vite, kan den som bryter mot förbudet eller föreläggandet dock inte dömas till ansvar enligt den paragrafen.

11 §

Paragrafen stadgar att ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som upphört att gälla eller blivit ogiltigt skall återlämnas till den myndighet som har utfärdat certifikatet. I punkt 19 i bilaga 2 till EG-förordningen finns bestämmelser om internationella sjöfartsskyddscertifikat. Ett sådant certifikat skall utfärdas efter en första kontroll innan fartyget tas i drift. Kontrollen skall omfatta fartygets totala sjöfartsskyddssystem och tillhörande skyddsutrustning och säkerställa att dessa helt uppfyller kraven i EG-förordningen och bilagorna. Förnyade kontroller skall ske med vissa intervaller varefter nya internationella certifikat skall utfärdas.

I förordningen om sjöfartsskydd kommer det att föreskrivas att det som regel är Sjöfartsverket som utfärdar certifikat.

I paragrafens andra stycke stadgas att Sjöfartsverket kan ogiltigförklara certifikat i vissa ytterligare situationer än de som anges i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till EG-förordningen. Som punkt 2 anges att certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav. Härmed åsyftas företrädesvis den situationen att ett certifikat visat sig vara förfalskat på något sätt, t.ex. utfärdat av en icke behörig myndighet eller annan. I de fall när certifikatet ogiltigförklarats skall det, enligt tredje stycket, överlämnas till Sjöfartsverket.

Paragrafen kommenteras i avsnitt 5.1.2.7.

Skyldighet för hamnanläggningsinnehavare att biträda vid skyddsutredning

12 §

I paragrafen åläggs hamnanläggningsinnehavaren att biträda vid utförandet av skyddsutredningen samt ta fram och lämna den information som behövs för att en skyddsutredning skall kunna genomföras. Förfarandet innebär att det formella ansvar som myndigheten har enligt EG-förordningen att se till att skyddsutredningen genomförs, här kompletteras med en skyldighet för hamnanläggningsinnehavaren att biträda vid genomförandet av utredningen och utföra de praktiska åtgärder i form av informationsinsamlande, analys av hamnstrukturen och omgivningarna etc. som krävs enligt myndigheten. Enligt förordningen (2004:00) om sjöfartsskydd är det som regel Sjöfartsverket som svarar för att en skyddsutredning görs enligt EG-förordningen. I kommentaren till 8 § nämns kortfattat vem som avses med hamnanläggningsinnehavare och i avsnitt 4.2.1 har saken behandlats utförligare. Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.3.

13-19 §§

I den inledande paragrafen föreskrivs att för att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfart får den som uppehåller sig på ett fartyg eller i en hamnanläggning kroppsvisiteras. Bestämmelsen är inte begränsad till fara för säkerheten *på ett fartyg eller i en hamnanläggning* utan avser att innefatta även områden utanför dessa. Vissa vapen kan vara konstruerade så de t.ex. detonerar först sedan de lämnat avsändaren vilket medför fara för säkerheten för omgivningen. Vidare krävs det inte, såsom i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats, att faran för säkerheten skall vara *allvarlig*. Bestämmelsen i den lagen skall läsas mot bakgrund av att den rör luftfartsområdet och de säkerhetsaspekter som förelåg vid tiden för lagens tillkomst. I förevarande fall torde behovet av att kunna undersöka personer och gods m.m. göra sig gällande redan för att förebygga brott som utgör *fara* för säkerheten (se avsnitt 5.1.4).

Med kroppsvisitation avses sådan undersökning som anges i 28 kap. 11 § tredje stycket rättegångsbalken, dvs. undersökning av kläder och annat som någon bär på sig samt väskor, paket och andra föremål som någon bär med sig. Med rum åsyftas även lagerlokaler och lastrum samt hytter och rum på fartyg.

Med slutet förvaringsställe avses såväl låsta som olåsta sådana. Är förvaringsstället låst får det öppnas med våld om det är nödvändig, men skall efter undersökningen tillslutas på lämpligt sätt.

I 15 § regleras i vilken omfattning som kroppsvisitation och andra undersökningar skall ske. Bestämmelsen skall dock läsas mot bakgrund av 4 § där det föreskrivs att beslut om ytterligare åtgärder utöver vad som är angivet i skyddsplanerna får fattas av vissa myndigheter i olika situationer. Sådana åtgärder kan vara t.ex. att mer personal avsätts för att skärpa uppmärksamheten, att vissa utrymmen låses eller att personer och gods undersöks. Omfattningen av de sistnämnda åtgärderna får dock inte överstiga vad som är angivet i skyddsplanen om inte initiativet till åtgärderna kommer från de i 4 § nämnda myndigheterna med stöd av den bestämmelsen. I bestämmelsen regleras också i vilken omfattning undersökningarna skall bekostas av rederierna respektive hamnanläggningsinnehavarna (se även avsnitt 6.3.3.1).

I 16 § lämnas föreskrifter om vem som får göra undersökningarna. Vad gäller kustbevakningstjänstemän har dessa redan i dag med stöd av polislagen (1984:387) och lagen (1982:395) om Kustbevakningen medverkan vid polisiär övervakning befogenhet att i vissa fall utföra kroppsvisitation. Genom det nu föreslagna bemyndigandet kan kustbevakningstjänstemän även i det i 13 § föreslagna syftet utföra undersökningarna. Bestämmelsen skall inte förstås som att även kustbevakningstjänstemän skall vara förordnade av polismyndighet. Vidare anges att Tullverket på begäran skall bistå polismyndigheten i kontrollverksamheten. För det fall den som i det enskilda fallet faktiskt skall utföra kontrollen anser sig behöva hjälp av Tullverket har således Tullverket en skyldighet att bistå. Motsvarande bestämmelser finns t.ex. i tullförordningen (2000:1306) där polismyndigheten åläggs att på begäran bistå Tullverket om det behövs för att Tullverket skall kunna vidta en

avsedd tullkontrollåtgärd. I sista meningen anges att rederiet eller hamnanläggningsinnehavaren skall biträda polismyndigheten eller Kustbevakningen. Ett sådant biträde torde framför allt handla om mindre kvalificerade uppgifter som behöver utföras för att kontrollarbetet skall fungera.

I andra stycket anges att undersökning av gods som står under tullövervakning enligt artikel 37 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (tullkodexen) skall ske i samråd med Tullverket. Det finns skäl att särskilt ange att dessa kontroller skall ske i samråd med Tullverket eftersom det måste säkerställas att godskontrollerna inte sker i strid med föreskrifterna i tullagstiftningen. Som exempel kan nämnas bestämmelsen i artikel 72.3 i tullkodexen, enligt vilken tullförseglingar som huvudregel endast får avlägsnas eller förstöras av tullmyndigheterna. Det får dock förutsättas att även andra kontroller av gods än de som gäller varor som står under tullövervakning görs i samråd med Tullverket om så behövs eller annars är lämpligt. Det kan t.ex. gälla kontroll av varor som omfattas av bestämmelserna i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen.

Hänvisningen i 17 § till rättegångsbalken syftar på bestämmelserna i 27 kap. om bl.a. beslag på grund av misstanke om brott. I lagen om särskild kontroll på flygplats föreskrivs, i motsvarande bestämmelse, att den hos vilken föremålet påträffats, skall, *om det ej av särskild anledning kan underlåtas*, anmanas att förvara föremålet på visst sätt. Detta undantag kan inte anses fylla någon funktion och har därför inte tagits med i förevarande förslag.

Bestämmelserna, som så långt det är möjligt motsvarar bestämmelserna inom luftfartens område, har ingående behandlats i avsnitt 5.1.4.

20 §

Förbudet gäller de avgränsade områden för vilka det tydligt har angetts att tillträde är förbjudet. En motsvarande reglering för tunnelbane- och spårvägsområdet finns i 4 kap. 5 § ordningslagen (1993:1617) och för järnvägsområdet i 25 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). För att förbudet skall gälla bör krävas att avgränsningen mellan det område som får beträdas och det som inte får beträdas är permanent. Den omständigheten att ett område som annars får beträdas tillfälligt avspärras, t.ex. genom att vägbommar fälls, bör således inte medföra att området anses förbjudet att beträda i den mening som avses i denna paragraf. Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.5.

Bemyndiganden

21 §

I paragrafen finns bestämmelser om delegation av föreskriftsrätt till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I första stycket lämnas bemyndigande för regeringen att föreskriva att annan myndighet än den som anges i 4 § andra stycket, dvs.

Sjöfartsverket, får meddela sådana beslut som anges i första stycket nämnda paragraf.

I andra stycket lämnas ytterligare bemyndiganden. EG-förordningars direkta tillämplighet innebär bl.a. att det inte får utfärdas några nationella detaljföreskrifter inom samma område som förordningen reglerar, såvida det inte anges uttryckligen i förordningen. EG-förordningen om sjöfartsskydd lämnar således öppet för nationella bestämmelser om skyddsplaner för hamnanläggningar, skyddsdeklarationer och tillsyn. Detta har närmare kommenterats i avsnitten 5.1.2.4, 5.6 och 5.7.

De nya reglerna antagna inom IMO om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om dokument med fartygets historik har inte tagits in i EG-förordningen om sjöfartsskydd. Reglerna om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer finns i kapitel XI-I, regel 3 i SOLAS-konventionen. Även dessa regler bör dock införas i den svenska lagstiftningen. Detta bör ske efter delegation till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik har behandlats i avsnitt 5.1.8.

Paragrafen innehåller också ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet. De föreskrifter det kan bli fråga om är bl.a. fastställande av avgiftens storlek och hur intäkterna skall fördelas mellan de myndigheter som utövar tillsynen.

Ansvarsbestämmelser

De effektivaste sanktionerna för att genomdriva efterlevnaden av bestämmelserna om sjöfartsskydd torde vara bestämmelser om förbud att använda ett fartyg eller en hamnanläggning och om föreläggande att avhjälpa brister. Sådana bestämmelser återfinns dels i det internationella regelverket, dels i 9 § i denna lag. Straffbestämmelserna i 22-24 §§ tar i första hand sikte på formella överträdelser, t.ex. när oriktiga uppgifter lämnats eller när ett fartyg använts i strid med någon bestämmelse i skyddsplanen bör det kunna dömas till ansvar. Straffbestämmelserna är utformade med motsvarande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som förebild vad gäller såväl det materiella innehållet som straffsatserna. Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1.10.

22 §

I paragrafen finns bestämmelser om ansvar för de allvarligaste brotten mot lagen om sjöfartsskydd. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år. Brotten skall ha begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet.

23 §

I paragrafen har samlats ansvarsbestämmelser för brott som straffas med böter eller fängelse i högst sex månader dvs. samma straffskala som i 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen för motsvarande brott.

Punkterna 1-2 behandlar fall där oriktiga uppgifter har lämnats. Brotten skall ha begåtts uppsåtligen.

Punkterna 3-6 handlar om olika fall där fartyg eller hamnanläggning används på ett oriktigt sätt. *Punkt 4* handlar om fallet där en hamnanläggningsinnehavare betjänar fartyg utan att ha en godkänd skyddsplan. Ett sådant agerande innebär att hamnanläggningen, trots att

den inte har uppfyllt regelverkets krav, bedriver inkomstbringande verksamhet varför agerandet bör vara straffbart. I *punkterna 3 och 5* nämns såväl redare som befälhavare. Att en befälhavare på ett fartyg under färd använder fartyget är uppenbart. Däremot kan det givetvis vara så att befälhavaren inte har sådan befattning med viss fartygsutrustning att han kan sägas använda den. Vad sedan gäller redaren får det bedömas från fall till fall om hans befattning med fartyg eller utrustning är sådan att den kan betecknas som användande. Brotten skall ha begåtts uppsåtligen.

I punkt 7 stadgas ansvar för redare eller ägare som underlåter att se till att fartyget undergår föreskriven tillsyn. I 7 § återfinns bestämmelsen om att redare och ägare har det faktiska ansvaret för att se till att tillsyn kommer till stånd. Såsom anförts i avsnitt 5.1.2.3 kan det vara förbundet med såväl praktiska som ekonomiska svårigheter att, beroende på var fartyget befinner sig, segla det till platsen för tillsynen. Redaren och ägaren har dock ansvaret för att tillsynen äger rum. Om tillsynen inte kommer till stånd på grund av redarens eller ägarens uppsåt föreligger dessutom straffansvar.

Punkt 8 innehåller motsvarande bestämmelse som den i punkt 7 för hamnanläggningsinnehavares ansvar att hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten och att på annat sätt biträda tillsynsmyndigheten vid tillsyn. Ansvaret innebär i detta fall att ställa hamnanläggningen till tillsynsmyndighetens förfogande med allt vad det kan innefatta för att myndigheten skall kunna kontrollera efterlevnaden av sjöfartsskyddsreglerna. Således skall t.ex. hamnanläggningen hållas tillgänglig för tillsynsmyndigheten, vilket t.ex. innebär att anläggningen inte skall vara låst eller på annat oåtkomlig, att den enskilda skyddsplanen skall vara tillgänglig och inte inlåst utan möjlighet för tillsynsmyndigheten att komma åt den.

Punkt 9 behandlar fallet där oriktig information inför anlop av hamn lämnats av fartyget. Även underlåtenhet att lämna information faller under bestämmelsen. Informationsplikten är en mycket viktig del i sjöfartsskyddet eftersom den ligger till grund för bl.a. sättande av skyddsnivå i det enskilda fallet. Brottet är straffbart då det begåtts såväl uppsåtligen som av oaktsamhet. För ringa fall stadgas dock inte ansvar.

Punkt 10 slutligen avser den situationen att kroppsvisitation eller annan undersökning såsom föreskrivits i skyddsplanen inte kommer till stånd. I avsnitt 5.1.4 har redogjorts för vikten av att dessa kontrollmöjligheter finns. Om de ändå, trots att de för det enskilda fartyget eller hamnanläggningen skrivits in i skyddsplanen, inte äger rum med redares eller befälhavares respektive hamnanläggningsinnehavares uppsåt, kan straffansvar utdömas. Detsamma gäller för det fall ytterligare åtgärder utöver vad som anges i skyddsplanen har beslutats med stöd av 4 §.

24 §

Paragrafen behandlar vissa mindre allvarliga brott som kan föranleda bötesstraff. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.10.

25 §

I paragrafen anges att den som bryter mot vad som sägs om tystnadsplikt i 30 § kan dömas till ansvar enligt bestämmelserna om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken. De personer som tar del av skyddsutredningar och skyddsplaner kommer att hantera information som i många fall inte bör röjas då den kan bestå av underrättelseuppgifter och annan hemlig information. Även de som utför kroppsvisitation eller annan undersökning kan komma att få del av uppgifter som av olika skäl inte bör röjas.

26 §

Paragrafen föreskriver att för det fall gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen skall inte dömas till ansvar enligt lagen om sjöfartsskydd.

27 §

Sjörättsdomstolar är Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter. Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.11.

Övriga bestämmelser

28 §

Ett beslut gäller omedelbart, om inte annat beslutas. Den myndighet som fattar ett beslut eller den domstol som prövar ett överklagande kan givetvis förordna att beslutet inte skall gälla omedelbart.

29 §

Beslut att inte undanta en hamnanläggning från tillämpningen av reglerna eller att inte tillåta likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Sådana beslut baseras på en mer övergripande bedömning där olika intressen av såväl nationell som internationell natur ingår. Besluten får därför överklagas till regeringen. Övriga beslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol och kräver prövningstillstånd i kammarrätten. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.12.

30 §

En regel om tystnadsplikt för den som tagit befattning med tillsyn eller har utsetts till skyddschef införs. Detsamma gäller den som har utfört kroppsvisitation eller annan undersökning. Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.13.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning Prop. 2003/04:106

1 §

Paragrafen ändras på så sätt att ett tillägg görs för att ange att Kustbevakningen skall vaka över efterlevnaden av sjöfartsskyddet. Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.1.

8.3 Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

3 kap. 10 §

Genom ett tillägg i paragrafen sker en hänvisning till lagen om sjöfartsskydd.

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
FÖRORDNING (EG) nr .../2004
av den 31 mars 2004**

om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar
(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD
HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget², och

av följande skäl:

- (1) Avsiktliga olagliga handlingar och i synnerhet terrorism hör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.
- (2) Sjöfartsskyddet inom Europeiska gemenskapen vid sjötransporter och skyddet för de medborgare som utnyttjar dessa samt miljöskyddet bör alltid säkerställas inför de hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar, såsom terroristattacker, sjöröveri eller andra liknande handlingar.
- (3) Vid transport av varor som innehåller särskilt farliga ämnen, såsom kemiska och radioaktiva ämnen, kan avsiktliga olagliga handlingar innebära allvarliga risker för unionens medborgare och miljön.
- (4) Vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens antogs den 12 december 2002 ändringar av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) samt en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). Dessa instrument syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och i hamnanläggningar som utnyttjas av dessa. De innehåller obligatoriska bestämmelser, vars

räckvidd inom gemenskapen behöver preciseras i vissa fall, samt rekommendationer, av vilka några bör göras obligatoriska inom gemenskapen.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- (5) Utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i Fördraget om Europeiska unionen, bör det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2 uppnås inom ramen för lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området genom att fastställa gemensamma normer för gemenskapens tolkning, genomförande och kontroll av de bestämmelser som antagits vid IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002. Genomförandebefogenheterna bör delegeras till kommissionen för antagande av detaljerade tillämpningsåtgärder.
- (6) I denna förordning beaktas de grundläggande rättigheterna och iakttas de principer som erkänns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (7) Utöver de fartyg som används i internationell fart, och de hamnanläggningar som betjänar dessa, bör sjöfartsskyddet stärkas för fartyg i nationell fart inom gemenskapen och för hamnanläggningar som används för dessa, och i synnerhet sjöfartsskyddet för passagerarfartyg med tanke på antalet människoliv som står på spel i samband med dessa transporter.
- (8) Del B i ISPS-koden innehåller vissa rekommendationer vilkas tillämpning bör göras obligatorisk inom gemenskapen för att på ett enhetligt sätt uppnå det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2.
- (9) För att medlemsstaterna skall kunna bidra till det erkända och nödvändiga målet att främja närsjöfarten inom gemenskapen bör de uppmanas att, med avseende på regel 11 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, sluta avtal om förfaranden vad gäller sjöfartsskyddet vid regelbunden trafik inom gemenskapen på fasta rutter och för de hamnanläggningar som används för denna fart, utan att detta inkräktar på den allmänna skyddsnivå som eftersträvas.
- (10) För de hamnanläggningar som är belägna i hamnar som endast ibland används för internationell fart kan det vara orimligt att permanent tillämpa samtliga skyddsregler i denna förordning. Medlemsstaterna bör, på grundval av de skyddsutredningar som de genomför, fastställa vilka hamnar som är berörda och vilka ersättningsåtgärder som tillhandahåller en tillräckligt hög skyddsnivå.
- (11) Medlemsstaterna bör noggrant kontrollera att skyddsreglerna följs av alla fartyg, oavsett ursprung, som begär att få anlöpa en hamn i gemenskapen. Den berörda medlemsstaten bör utse en "behörig sjöfartsskyddsmyndighet" med ansvar för att samordna, genomföra

och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som anges i denna förordning med avseende på fartyg och hamnanläggningar. Denna myndighet bör ålägga varje fartyg som önskar anlöpa hamnen att i förväg tillhandahålla upplysningar om sitt internationella sjöfartsskyddscertifikat, om de nuvarande och tidigare skyddsnivåerna för fartyget och varje annan praktisk upplysning om sjöfartsskyddet.

- (12) Medlemsstaterna bör ha rätt att medge undantag från ett systematiskt krav på att tillhandahålla de upplysningar som avses i skäl 11 för regelbunden fart inom gemenskapen eller regelbunden nationell fart, under förutsättning att dessa upplysningar när som helst, på begäran av medlemsstaternas behöriga myndigheter, kan tillhandahållas av de rederier som bedriver denna trafik.
- (13) Säkerhetskontroller i hamnen kan genomföras av medlemsstaternas behöriga sjöfartsskyddsmyndigheter, och även, vad gäller det internationella sjöfartsskyddscertifikatet, av de inspektörer som agerar inom ramen för hamnstatskontroll i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).³ Därvid är det nödvändigt att se till att de berörda myndigheterna kompletterar varandra när flera olika myndigheter är inblandade.
- (14) Med tanke på antalet parter som är delaktiga i genomförandet av sjöfartsskyddsåtgärderna, är det nödvändigt att varje medlemsstat utser en enda behörig myndighet med ansvar för att samordna och kontrollera tillämpningen av sjöfartsskyddsåtgärderna på nationell nivå. Medlemsstaterna bör tillhandahålla nödvändiga medel och en nationell plan för genomförandet av denna förordning i syfte att uppnå det mål i fråga om sjöfartsskyddet som beskrivs i skäl (2), bland annat med hjälp av en tidsplan för ett tidigt genomförande av vissa åtgärder, i enlighet med riktlinjerna i resolution 6 som antogs den 12 december 2002 vid IMO:s diplomatkonferens. Effektiviteten i kontrollen av genomförandet i varje nationellt system bör vara föremål för inspektioner som övervakas av kommissionen.
- (15) Ett konkret och enhetligt genomförande av åtgärderna inom ramen för en sådan politik väcker viktiga frågor om dess finansieringsaspekter. Finansieringen av vissa ytterligare sjöfartsskyddsåtgärder får inte leda till att konkurrensen snedvrids. Kommissionen bör därför omedelbart inleda en undersökning (som särskilt behandlar det sätt på vilket finansieringen delas mellan de offentliga myndigheterna och operatörerna, utan att detta påverkar behörighetsfördelningen mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen) och för Europaparlamentet och rådet lägga fram resultaten och eventuella förslag.

- (16) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁴. Det bör fastställas ett förfarande för anpassning av denna förordning mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att göra även andra bestämmelser i del B i ISPS-koden obligatoriska som inte redan nu görs obligatoriska genom denna förordning.
- (17) Med tanke på att målen för denna förordning, dvs. inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder inom det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av denna förordnings europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen i enlighet med artikel 5 i fördraget. I överensstämmelse med proportionalitetsprincipen, som fastläggs i enlighet med samma artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1 Syfte

1. Huvudsyftet med denna förordning är att inrätta och genomföra gemenskapsåtgärder som syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och nationell sjöfart, samt i berörda hamnanläggningar, inför hot om avsiktliga olagliga handlingar.
2. Förordningen syftar dessutom till att tillhandahålla en grund för harmoniserad tolkning, harmoniserat genomförande och gemenskapskontroll av de särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd som antogs vid IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002, vid vilken konferens 1974 års SOLAS-konvention (*Safety Of Life At Sea*) ändrades och ISPS-koden (*International Ship and Port facility Security*) fastställdes.

Artikel 2 Definitioner

I denna förordning avses med

1. *särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd enligt SOLAS-konventionen*: de ändringar, som återfinns i bilaga I till denna förordning, som innebär att ett nytt kapitel XI-2 införs i bilagan till IMO:s SOLAS-konvention, i dess uppdaterade version,

2. *ISPS-koden*: IMO:s internationella kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, i dess uppdaterade version,
3. *del A i ISPS-koden*: förordet och de obligatoriska kraven, som utgör del A i ISPS-koden, och som återfinns i bilaga II till denna förordning, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen, i dess uppdaterade version,
4. *del B i ISPS-koden*: riktlinjerna, som utgör del B i ISPS-koden, och som återfinns i bilaga III till denna förordning, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen, i dess ändrade lydelse, och i del A i ISPS-koden, i dess uppdaterade version,
5. *sjöfartsskydd*: kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar,
6. *sambandspunkt för sjöfartsskydd*: det organ som utsetts av varje medlemsstat och som skall utgöra en kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater och underlätta, följa upp och informera om tillämpningen av de sjöfartsskyddsåtgärder som anges i denna förordning,
7. *behörig sjöfartsskyddsmyndighet*: en myndighet som utsetts av en medlemsstat för att samordna, genomföra och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som föreskrivs i denna förordning för fartyg och/eller en eller flera hamnanläggningar. Denna myndighets behörighet kan variera, beroende på vilka uppgifter den har tilldelats,
8. *internationell fart*: alla sjöförbindelser med fartyg från en hamnanläggning i en medlemsstat till en hamnanläggning som är belägen utanför denna medlemsstat, eller omvänt,
9. *nationell fart*: alla förbindelser med fartyg i fartområden mellan en hamnanläggning i en medlemsstat och samma hamnanläggning eller en annan hamnanläggning i denna medlemsstat,
10. *regelbunden trafik*: en rad överfarter som görs i syfte att upprätthålla en förbindelse mellan två eller fler hamnanläggningar,
 - a) antingen enligt en offentliggjord tidtabell
 - b) eller med sådan regelbundenhet eller turtäthet att överfarterna kan betraktas som systematiska,
11. *hamnanläggning*: en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan,

12. *samverkan mellan fartyg och hamn*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget, Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
13. *avsiktlig olaglig handling*: en avsiktlig handling som på grund av karaktär eller sammanhang kan skada fartyg som används i internationell eller nationell trafik, eller fartygens passagerare eller last, eller de hamnanläggningar som utnyttjas.

Artikel 3

Gemensamma åtgärder och tillämpningsområde

1. När det gäller internationell fart skall medlemsstaterna, senast den 1 juli 2004, fullt ut tillämpa de särskilda åtgärderna för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen samt del A i ISPS-koden, på de villkor och för de fartyg, rederier och hamnanläggningar som avses i nämnda texter.
2. För nationell fart skall medlemsstaterna senast den 1 juli 2005 tillämpa de särskilda åtgärderna för förbättrat sjöfartsskydd i enlighet med SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden för passagerarfartyg som används i nationell fart och som hör till klass A enligt artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁵, samt på deras rederier, enligt definition i regel IX/1 i SOLAS-konventionen, och på de hamnanläggningar som betjänar dem.
3. Medlemsstaterna skall, på grundval av resultatet av en obligatorisk skyddsrisikanalys, besluta i vilken omfattning de senast den 1 juli 2007 skall tillämpa bestämmelserna i denna förordning med avseende på de olika fartygstyper som används i nationell fart och som inte omfattas av punkt 2, deras rederier och de hamnanläggningar som betjänar dem. Den generella säkerhetsnivån bör inte äventyras av ett sådant beslut.

Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen om dessa beslut, liksom om den regelbundna översyn som skall genomföras minst vart femte år.

4. För genomförandet av de bestämmelser som följer av punkterna 1, 2 och 3, skall medlemsstaterna helt och fullt ta hänsyn till de riktlinjer som ingår i del B i ISPS-koden.
5. Medlemsstaterna skall följa bestämmelserna i följande punkter i del B i ISPS-koden som om de vore obligatoriska:

- 1.12 (granskning av skyddsplaner för fartyg).
 - 1.16 (skyddsutredning avseende hamnanläggningar).

 - 4.1 (sekretess för skyddsplaner och skyddsutredningar).
 - 4.4 (erkända sjöfartsskyddsorganisationer).
 - 4.5 (krav på minimikompetens hos erkända sjöfartsskyddsorganisationer).
 - 4.8 (fastställande av skyddsnivå).
 - 4.14, 4.15, 4.16 (kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner).
 - 4.18 (identitetshandlingar).
 - 4.24 (fartygs införande av skyddsåtgärder som påbjudits av den stat vars territorialhav trafikeras).
 - 4.28 (bemanning av fartyg).
 - 4.41 (överlämnande av information om ett fartyg avvisas från eller vägras tillträde till en hamn).
 - 4.45 (fartyg från en stat som inte anslutit sig till konventionen).
 - 6.1 (rederiets skyldighet att förse befälhavaren med information om fartygets operatörer).
 - 8.3 till 8.10 (miniminormer om skyddsutredning avseende fartyg).
 - 9.2 (miniminormer om fartygets skyddsplan).
 - 9.4 (erkända sjöfartsskyddsorganisationers oberoende).
 - 13.6 och 13.7 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd för fartygens besättningar och för rederiernas och fartygens skyddschefer).
 - 15.3 och 15.4 (miniminormer om skyddsutredning avseende hamnanläggningar).
 - 16.3 och 16.8 (miniminormer om hamnanläggningens skyddsplan).
 - 18.5 och 18.6 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd vid hamnanläggningar och för hamnanläggningarnas skyddschefer).
6. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkt 15.4 i del A i ISPS-koden skall den regelbundna översynen av skyddsutredningen avseende hamnanläggningar, som avses i punkt 1.16 i del B i ISPS-koden genomföras senast fem år efter det att analyserna utförts eller senast setts över.
7. Denna förordning skall inte tillämpas på krigsfartyg, trupptransportfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet under 500 ton, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, fiskefartyg och fartyg som inte används för affärsmässiga syften.
8. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall medlemsstaterna vid antagandet av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar se till att dessa planer innehåller lämpliga bestämmelser som garanterar att skyddet av de fartyg som omfattas av bestämmelserna i denna förordning inte äventyras av något annat fartyg, samverkan mellan fartyg och hamn eller verksamhet

mellan två fartyg som utförs av ett fartyg som inte omfattas av denna förordning.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Artikel 4 Överlämnande av information

1. Varje medlemsstat skall förse IMO, kommissionen och övriga medlemsstater med den information som begärs i enlighet med bestämmelserna i regel 13 (överlämnande av information) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.
2. Samtliga medlemsstater skall förse kommissionen och övriga medlemsstater med kontaktuppgifterna för de tjänstemän som avses i punkt 4.16 i del B i ISPS-koden, samt den information som avses i punkt 4.41 i del B i ISPS-koden, om ett fartyg avvisas från eller vägras tillträde till en hamn i gemenskapen.
3. Medlemsstaterna skall, på grundval av de skyddsutredningar som genomförts, upprätta en förteckning över de berörda hamnanläggningarna, samt fastställa räckvidden för de åtgärder som vidtagits för att tillämpa bestämmelserna i regel 2.2 (räckvidden när det gäller hamnanläggningar som då och då betjänar fartyg i internationell fart) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

Varje medlemsstat skall senast den 1 juli 2004 överlämna denna förteckning till övriga medlemsstater och till kommissionen. Kommissionen och berörda medlemsstater skall även informeras tillräckligt detaljerat om de åtgärder som vidtagits.

Artikel 5 Alternativa skyddsöverenskommelser eller likvärdiga skyddsarrangemang

1. Enligt denna förordning får regel 11 (alternativa skyddsöverenskommelser) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen även tillämpas på regelbunden fart inom gemenskapen som bedrivs på fasta rutter med användning av tillhörande hamnanläggningar.
2. För detta ändamål får medlemsstaterna sinsemellan, var och en för sitt vidkommande, ingå bilaterala eller multilaterala avtal som avses i nämnda regel. Medlemsstaterna får ingå avtal av detta slag, i synnerhet för att främja närsjöfart inom gemenskapen.

Berörda medlemsstater skall anmäla avtalen till kommissionen och lämna tillräckliga upplysningar om de åtgärder som vidtagits för att kommissionen skall kunna avgöra om avtalet äventyrar skyddsnivån för andra fartyg eller hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Information om eventuella åtgärder med avseende på nationella skyddsbestämmelser får utelämnas i meddelandet till kommissionen.

Kommissionen skall bedöma huruvida avtalen säkerställer en tillräckligt hög skyddsnivå, i synnerhet med avseende på bestämmelserna i punkt 2 i ovannämnda regel 11, och huruvida de står i överensstämmelse med gemenskapens lagstiftning samt med en väl fungerande inre marknad. Om avtalen till avtal inte uppfyller kriterierna skall kommissionen inom fyra månader fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 11.3; i sådana fall skall berörda medlemsstater upphäva eller anpassa avtalen i enlighet därmed.

3. Den regelbundna översynen av dessa avtal som föreskrivs i regel 11.4 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd skall genomföras minst vart femte år.
4. Medlemsstaterna får anta likvärdiga skyddsarrangemang för nationell fart och sådana hamnanläggningar som avses i artikel 3.2 och 3.3 i denna förordning, *som de som avses i regel 12 (likvärdiga skyddsarrangemang) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, förutsatt att dessa skyddsarrangemang är minst lika effektiva som de som föreskrivs i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen och de relevanta bindande bestämmelserna i ISPS-koden.*

Berörda medlemsstater skall till kommissionen lämna tillräckliga upplysningar om dessa arrangemang då de antagits samt om den regelbundna översynen av dessa, senast fem år efter det att de antogs eller senast setts över.

Villkoren för tillämpning av dessa arrangemang skall omfattas av kommissionens inspektioner enligt artikel 9.4–6 i denna förordning och i enlighet med de förfaranden som anges däri.

Artikel 6

Tillhandahållande av skyddsinformation i en medlemsstat innan ett fartyg anlöper en gemenskapshamn

1. När ett fartyg, som omfattas av bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och i ISPS-koden eller i artikel 3 i denna förordning, meddelar sin avsikt att anlöpa en hamn i en medlemsstat, skall den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten i denna medlemsstat kräva att fartyget tillhandahåller den information som avses i regel 9.2.1 (fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat) i kapitlet

om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen. Denna myndighet skall i den utsträckning detta är nödvändigt analysera den information som tillhandahålls, och skall vid behov tillämpa det förfarande som avses i punkt 2 i samma regel.

2. Den information som avses i punkt 1 skall tillhandahållas
 - a) minst tjugofyra timmar i förväg, eller
 - b) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller
 - c) om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan så snart som anlöpshamnen blir känd.
3. En rapport om det förfarande som tillämpats skall bevaras för varje fartyg som råkar ut för ett säkerhetstillbud i enlighet med definitionen i regel 1.1.13 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

Artikel 7

Undantag från tillhandahållande av skyddsinformation innan ett fartyg anlöper en hamn

1. Medlemsstaterna får undanta regelbunden trafik mellan hamnanläggningar inom deras territorium från den skyldighet som föreskrivs i artikel 6 på följande villkor:
 - a) Det rederi som ansvarar för ovannämnda regelbundna trafik skall upprätta och kontinuerligt uppdatera en förteckning över berörda fartyg och överlämna denna till den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten för den berörda hamnen.
 - b) För varje resa skall den information som anges i regel 9.2.1, i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, på begäran tillhandahållas den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten. Rederiet skall inrätta ett internt system, som säkerställer att nämnda uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, kan överföras när som helst på dygnet till den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten.
2. När internationell regelbunden trafik bedrivs mellan två eller flera medlemsstater, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken i enlighet med de villkor som anges i punkt 1.
3. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre är uppfyllt skall medlemsstaterna omedelbart återkalla rätten till undantag för det berörda rederiet.

4. Medlemsstaterna skall upprätta en förteckning över de rederier och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt uppdatera denna förteckning. De skall överlämna dessa förteckningar till kommissionen och till samtliga berörda medlemsstater.
5. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkterna 1 och 2 får medlemsstaterna av säkerhetsskäl och enligt en bedömning i varje enskilt fall, begära den information som anges i regel 9.2.1 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen innan ett fartyg anlöper hamnen.

Artikel 8

Skyddskontroller i en medlemsstats hamnar

1. Kontrollen av sjöfartsskyddscertifikat, som avses i regel 9.1.1 (Kontroll av fartyg i hamn) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, skall genomföras i hamn antingen av behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt definitionen i artikel 2.7 i denna förordning, eller av de inspektörer som avses i artikel 2.5 i direktiv 95/21/EG.
2. Om den tjänsteman som genomför den kontroll av sjöfartsskyddscertifikatet som avses i punkt 1 bedömer att det finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen eller i ISPS-koden, men inte tillhör den myndighet som i medlemsstaten är ansvarig för genomförandet av de åtgärder som avses i regel 9.1.2–3 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, skall denne utan dröjsmål hänskjuta ärendet till den ovannämnda myndigheten.

Artikel 9

Genomförande och kontroll av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna skall fullgöra de uppgifter avseende administration och kontroll som följer av bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och ISPS-koden. De skall försäkra sig om att alla erforderliga medel avsätts och även finns tillgängliga för genomförandet av bestämmelserna i denna förordning.
2. Medlemsstaterna skall senast den 1 juli 2004 utse en sambandspunkt som ansvarar för sjöfartsskyddsfrågor.

3. Medlemsstaterna skall, var och en för sitt vidkommande, anta ett nationellt program för genomförandet av denna förordning.
4. Sex månader efter det att de åtgärder som avses i artikel 3 skall börja tillämpas skall kommissionen, i samarbete med den sambandspunkt som avses i punkt 2, börja genomföra inspektioner, bland annat av ett lämpligt urval hamnanläggningar och rederier för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av denna förordning. Dessa inspektioner skall ta hänsyn till den information som tillhandahållits av den sambandspunkt som avses i punkt 2, i synnerhet kontrollrapporter. Villkoren för genomförandet av dessa inspektioner skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 11.2.
5. De tjänstemän som av kommissionen bemyndigats att genomföra dessa inspektioner i enlighet med punkt 4 skall uppvisa, innan de fullgör sitt uppdrag, ett skriftligt tillstånd som utfärdats av kommissionen, där ärendet och syftet med inspektionen anges samt det datum då inspektionen skall inledas. I god tid före inspektionerna skall kommissionen informera de medlemsstater som berörs av inspektionerna.

Den berörda medlemsstaten skall underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.

6. Kommissionen skall överlämna inspektionsrapporterna till den berörda medlemsstaten, som inom tre månader efter mottagandet av dessa rapporter tillräckligt detaljerat skall anmäla vilka åtgärder som vidtagits för att avhjälpa eventuella brister. Rapporten, och förteckningen över de vidtagna åtgärderna, skall överlämnas till den kommitté som avses i artikel 11.1.

Artikel 10

Införlivande av ändringar av internationella instrument

1. De tillämpliga internationella instrument som avses i artikel 2, och som tillämpas i enlighet med artikel 3.1, skall vara de instrument som har trätt i kraft, inbegripet de senaste ändringarna av dessa, med undantag av de ändringar som undantagits från tillämpningsområdet för denna förordning på grund av resultatet av det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i punkt 5.
2. Införlivandet av ändringar av de internationella instrument som avses i artikel 2 med avseende på fartyg i nationell fart och de hamnanläggningar som betjänar dem och som omfattas av denna förordning skall, i den mån ändringarna utgör en teknisk uppdatering av bestämmelserna i SOLAS-

konventionen och i ISPS-koden, avgöras i enlighet med förfarandet i artikel 11.2. Det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i punkt 5 är inte tillämpligt i dessa fall.

3. I enlighet med förfarandet i artikel 11.2 får bestämmelser antas i syfte att fastställa harmoniserade förfaranden för tillämpningen av de tvingande bestämmelserna i ISPS-koden utan att denna förordnings tillämpningsområde vidgas.
4. För att uppnå syftet med denna förordning och för att minska risken för en konflikt mellan gemenskapens sjöfartslagstiftning och internationella instrument skall medlemsstaterna och kommissionen samarbeta genom samordningsmöten och/eller på andra lämpliga sätt för att i förekommande fall fastställa en gemensam ståndpunkt eller strategi i behöriga internationella forum.
5. Ett förfarande för kontroll av överensstämmelse inrättas härmed, i syfte att från tillämpningsområdet för denna förordning, undanta en ändring av ett internationellt instrument endast om det, på grundval av en bedömning från kommissionens sida, finns en uppenbar risk att denna ändring kommer att försämra nivån på sjösäkerheten eller vara oförenlig med gemenskapens lagstiftning.

Förfarandet för kontroll av överensstämmelse får användas enbart för att ändra denna förordning på de områden som uttryckligen omfattas av det förfarande som avses i artikel 11.2 och strikt inom ramen för kommissionens genomförandebefogenheter.

6. Om det föreligger sådana omständigheter som avses i punkt 5 skall förfarandet för kontroll av överensstämmelse inledas av kommissionen, som när det är lämpligt får agera på begäran av någon medlemsstat.

Kommissionen skall, efter antagandet av en ändring av ett internationellt instrument, inför den kommitté som inrättats genom artikel 11.1 utan dröjsmål lägga fram ett förslag till åtgärder i syfte att undanta ifrågavarande ändring från denna förordnings tillämpningsområde.

Förfarandet för kontroll av överensstämmelse, i förekommande fall inbegripet förfarandena enligt artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG, skall slutföras senast en månad innan den period löper ut som fastställs internationellt för underförstått godkännande av ändringen i fråga eller senast en månad före den planerade tidpunkten för ändringens ikraftträdande.

7. Om en sådan risk som avses i punkt 5 första stycket föreligger skall medlemsstaterna under förfarandet för

kontroll av överensstämmelse avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa denna ändring av det internationella instrumentet i fråga.

8. Alla relevanta ändringar av de internationella instrument som införlivas i gemenskapens sjöfartslagstiftning i enlighet med punkterna 5 och 6 skall i informationssyfte offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 11

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 6 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

De tidsperioder som avses i artikel 6 b respektive artikel 6 c i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 12

Sekretess

Vid tillämpningen av denna förordning skall kommissionen, i enlighet med bestämmelserna i kommissionens beslut 2001/844/EG.EKSG.Euratom av den 29 november 2001 om ändring av de interna stadgarna⁶, vidta lämpliga åtgärder för att skydda sekretessbelagd information som den har tillgång till eller som medlemsstaterna lämnat till den.

Medlemsstaterna skall vidta likvärdiga åtgärder i enlighet med gällande nationell lagstiftning.

All personal som genomför skyddsinspektioner eller handhar sekretessbelagd information som har samband med denna förordning skall genomgå en lämplig säkerhetsprövning som skall utföras av den medlemsstat i vilken den berörda personalen är medborgare.

Artikel 13

Spridning av information

1. Utan att det påverkar allmänhetens tillgång till handlingar som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar⁷ skall de inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som avses i artiklarna 4.3, 5.2, 5.4 och 9.6 vara hemliga och inte offentliggöras. De skall endast göras tillgängliga för berörda myndigheter, vilka skall lämna information om dessa endast till berörda parter som behöver få kännedom därom i enlighet med tillämpliga nationella regler för spridning av känslig information.
2. Medlemsstaterna skall i så stor utsträckning som möjligt och i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning behandla information som härrör från inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som konfidentiell när den gäller andra medlemsstater.
3. Om det inte är uppenbart att inspektionsrapporterna och svaren skall eller inte skall röjas, skall medlemsstaterna eller kommissionen samråda med den berörda medlemsstaten.

Artikel 14
Sanktioner

Medlemsstaterna skall säkerställa att det införs effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av denna förordning.

Artikel 15
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Den skall tillämpas från och med den 1 juli 2004, med undantag för bestämmelserna i artiklarna 3.2, 3.3 och 9.4 som träder i kraft och blir tillämpliga de datum som anges i samma artikel.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

**ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA
KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL
SJÖSS (SOLAS 74)**

"KAPITEL XI/2

**SÄRSKILDA ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAT
SJÖFARTSSKYDD**

Regel 1

Definitioner

1. Följande termer skall ha den betydelse som här anges, om inte annat särskilt anges på annan plats:

- .1 *bulkfartyg*: ett bulkfartyg enligt definitionen i regel IX/1.6.
- .2 *kemikalietankfartyg*: ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel VII/8.2.
- .3 *gastankfartyg*: ett gastankfartyg enligt definitionen i regel VII/11.2.
- .4 *höghastighetsfartyg*: ett sådant fartyg som definieras i regel X/1.2.
- .5 *flyttbar oljeborrplattform till sjöss*: en propellerdriven flyttbar oljeborrplattform till sjöss enligt definitionen i regel IX/1, som inte är stationerad på en viss plats.
- .6 *oljetankfartyg*: ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel II-1/2.12.
- .7 *rederi*: ett rederi enligt definitionen i regel IX/1.
- .8 *samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface)*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.
- .9 *hamnanläggning*: en plats som fastställts av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten, där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, när så är tillämpligt, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan.
- .10 *fartyg-till-fartyg verksamhet*: verksamhet som inte är kopplad till en hamnanläggning och som omfattar överflyttning av gods eller personer från ett fartyg till ett annat.

- .11 *utsedd myndighet*: organisation/er eller myndighet/er som inom den fördragsslutande staten angetts som ansvarig för att säkerställa att bestämmelserna i detta kapitel om skydd för hamnanläggningar och samverkan mellan fartyg och hamn följs av hamnanläggningen.
- .12 *Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS, International Ship and Port Facility Security Code)*: den internationella kod för sjöfartsskydd ombord på fartyg och i hamnanläggningar, som utgörs av del A (bestämmelser som skall betraktas som obligatoriska) och del B (bestämmelser som skall betraktas som rekommendationer), som antagits den 12 december 2002, genom resolution 2 vid konferensen mellan de fördragsslutande staterna till SOLAS 74, som kan ändras av IMO, förutsatt att
- .1 ändringar i del A i koden antas, sätts i kraft och blir gällande i enlighet med artikel VIII i den nuvarande konventionen som avser ändringsförfaranden som är tillämpliga på bilagan med undantag av kapitel I, och
 - .2 ändringar i del B i koden antas av sjösäkerhetskommittén i enlighet med dess arbetsordning.
- .13 *säkerhetstillbud*: misstänkt handling eller omständighet som hotar ett fartygs säkerhet, inbegripet flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg, eller säkerheten i hamnanläggningar, vid samverkan mellan fartyg och hamn eller vid fartyg-till-fartyg verksamhet.
- .14 *skyddsnivå*: den riskkvalificering som ett säkerhetstillbud innebär.
- .15 *sjöfartsskyddsdeklaration*: en överenskommelse mellan ett fartyg och antingen en hamnanläggning eller ett annat fartyg med vilket det första fartyget har en samverkan och som specificerar de skyddsåtgärder de bägge parterna kommer att vidta.
- .16 *erkänd sjöfartsskyddsorganisation*: en organisation med lämplig expertis i sjöfartsskyddsfrågor och lämplig kunskap om arbetet ombord och i hamnar och som är bemyndigad att genomföra de bedömningar, kontroller, godkännanden eller certifieringar som krävs enligt detta kapitel eller del A i ISPS-koden.

2. Termen *fartyg* omfattar, när den används i reglerna 3–13, flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg.

3. Med termen *alla fartyg* avses, när den används i detta kapitel, alla fartyg som omfattas av detta kapitel. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1
4. Termen *fördragsslutande stat* omfattar, när den används i reglerna 3–4, 7 och 10–13, även den *utsedda myndigheten*.

Regel 2

Tillämpning

1. Detta kapitel gäller för
 - .1 följande typer av fartyg i internationell fart:
 - .1.1 passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg,
 - .1.2 lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer,
 - .1.3 flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, och
 - .2 hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart.
2. Oaktat bestämmelserna i punkt 1.2 skall de fördragsslutande staterna besluta om omfattningen av tillämpningen av detta kapitel och tillämpliga avsnitt i del A i ISPS-koden för de hamnanläggningar inom det egna territoriet som, även om de huvudsakligen används för fartyg som inte går i internationell fart, då och då betjänar fartyg som ankommer eller avgår i internationell fart.
 - 2.1 De fördragsslutande staterna skall grunda sina beslut, enligt punkt 2, på en skyddsutredning av hamnanläggningen, som utförts i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden.
 - 2.2 Ett beslut som enligt punkt 2 fattas av en fördragsslutande stat skall inte äventyra den skyddsnivå, som man avser att uppnå genom detta kapitel eller del A i ISPS-koden.
3. Detta kapitel gäller inte för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och som endast används i statlig, icke-kommersiell drift.
4. Ingenting i detta kapitel skall påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har enligt internationell lag.

Den fördragsslutande statens skyldigheter med avseende på sjöfartsskydd

1. Myndigheten skall fastställa skyddsnivåer och se till att fartyg som för den statens flagg får information om skyddsnivån. Vid ändringar i skyddsnivån skall skyddsnivåinformationen uppdateras efter omständigheterna.
2. Den fördragsslutande staten skall fastställa skyddsnivåer och se till att hamnanläggningar inom statens territorium och fartyg på väg att anlöpa en hamn eller som befinner sig i en hamn inom statens territorium får information om skyddsnivån. Vid ändringar i skyddsnivån skall skyddsnivåinformationen uppdateras efter omständigheterna.

Regel 4**Krav på rederier och fartyg**

1. Rederierna skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i den koden.
2. Fartyg skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i den koden. Denna överensstämmelse skall kontrolleras och certifieras i enlighet med del A i ISPS-koden.
3. Ett fartyg skall, innan det anlöper en hamn eller när det ligger i en hamn inom den fördragsslutande statens territorium, uppfylla de krav på skyddsnivå som fastställs av den staten, om denna skyddsnivå är högre än den skyddsnivå som fastställts av fartygets myndighet.
4. Fartyg skall utan onödig fördröjning anpassas till varje ändring till högre skyddsnivå.
5. Om ett fartyg inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden eller inte kan uppfylla de krav på skyddsnivå som anges av myndigheten eller av någon annan fördragsslutande stat och som gäller för det fartyget, skall fartyget underrätta den relevanta behöriga myndigheten innan någon samverkan mellan fartyg och hamn inleds eller innan hamnen anlöps, beroende på vilket som inträffar först.

Regel 5**Rederiers särskilda ansvar**

Rederiet skall se till att befälhavaren ombord alltid har tillgång till information som gör det möjligt för tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat att fastställa

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 vem som ansvarar för att utse besättningsmedlemmar eller andra personer anställda eller sysselsatta ombord i någon funktion som har med fartygets verksamhet att göra,
- .2 vem som ansvarar för beslut om fartygets användning, och
- .3 vilka parterna är enligt befракtningsavtalet i de fall fartyget används på villkor angivna i befракtningsavtal.

Regel 6

Fartygs skyddslarmsystem

1. Alla fartyg skall vara utrustade med ett skyddslarmsystem enligt följande:
 - .1 Fartyg byggda den 1 juli 2004 eller senare.
 - .2 Passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2004.
 - .3 Oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulkfartyg och höghastighetslastfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2004.
 - .4 Andra lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 eller mer och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2006.
2. Fartygets skyddslarmsystem skall, när det aktiveras
 - .1 sända ett skyddslarm från fartyget till land, till en behörig myndighet utsedd av myndigheten, vilken i dessa sammanhang kan vara rederiet, som identifierar fartyget och dess position samt anger att fartygets säkerhet hotas eller har äventyrats,
 - .2 inte sända skyddslarmet till några andra fartyg,
 - .3 inte avge något larm ombord på fartyget, och

- .4 fortsätta att sända skyddslarmet till dess att det avaktiveras och/eller återställs.
3. Fartygets skyddslarmsystem skall
 - .1 kunna aktiveras från bryggan och åtminstone en annan plats, och
 - .2 ha en prestanda som inte är lägre än den som fastställts av IMO.
4. De platser från vilket fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras skall vara utformade på ett sådant sätt att oavsiktlig aktivering av skyddslarmet förhindras.
5. Kravet på ett skyddslarmsystem ombord kan uppfyllas genom att använda den radioanläggning som är installerad ombord för att uppfylla kraven i kapitel IV, förutsatt att alla krav i denna regel är uppfyllda.
6. När en myndighet underrättas om ett skyddslarm från fartyg skall myndigheten omedelbart informera den eller de stater som ligger närmast den plats där fartyget i det ögonblicket befinner sig.
7. När en fördragsslutande stat underrättas om ett skyddslarm från ett fartyg som inte för den statens flagg, skall den fördragsslutande staten omedelbart informera den berörda myndigheten och, om så är tillämpligt, den eller de stater i vars närhet fartyget i det ögonblicket befinner sig.

Regel 7

Hot mot fartyg

1. Den fördragsslutande staten skall fastställa skyddsnivåer och se till att information om aktuell skyddsnivå lämnas till fartyg som trafikerar den statens territorialhav eller har meddelat sin avsikt att gå in på den statens territorialhav.
2. Den fördragsslutande staten skall tillhandahålla en kontaktpunkt, genom vilken sådana fartyg kan begära råd eller assistans och till vilken de kan rapportera om alla skyddsproblem rörande andra fartyg, förflyttningar eller meddelanden.
3. När en risk för angrepp har identifierats skall den berörda fördragsslutande staten informera berörda fartyg och deras myndigheter om:
 - .1 aktuell skyddsnivå,

- .2 alla skyddsåtgärder som bör vidtas ombord på de berörda fartygen för att skydda dessa mot angrepp, i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden och Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
- .3 skyddsåtgärder som kuststaten har beslutat vidta i tillämpliga fall.

Regel 8

Befälhavarens befogenheter vad gäller fartygets säkerhet och sjöfartsskydd

1. Befälhavaren får inte hindras av rederiet, befraktare eller någon annan person från att vidta eller genomföra ett beslut som enligt befälhavarens yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för att upprätthålla säkerheten och sjöfartsskyddet ombord. Detta inbegriper vägran att släppa ombord personer (utom personer som identifierats som vederbörligen bemyndigade av en fördragsslutande stat) eller personers tillhörigheter och vägran att lasta gods, inbegripet containrar och andra slutna godstransportenheter.
2. Om befälhavaren i sin yrkesmässiga bedömning kommer till slutsatsen att det under driften av fartyget uppstår en konflikt mellan de säkerhetskrav och krav på sjöfartsskydd som gäller för fartyget, skall befälhavaren uppfylla de krav som är nödvändiga för att upprätthålla fartygets säkerhet. Befälhavaren får då införa tillfälliga skyddsåtgärder och skall genast lämna information om dessa till myndigheten och, om så är tillämpligt, den fördragsslutande stat i vars hamn fartyget befinner sig eller har för avsikt att gå till. En sådan tillfällig skyddsåtgärd enligt denna regel skall i största möjliga utsträckning vara i linje med aktuell skyddsnivå. När sådana fall identifieras skall myndigheten säkerställa att sådana konflikter löses och att risken för upprepning minimeras.

Regel 9

Kontroll av efterlevnaden

1. Kontroll av fartyg i hamn
 - 1.1 Vid tillämpningen av detta kapitel skall alla fartyg som omfattas av kapitlet kontrolleras när de befinner sig i en hamn i en annan fördragsslutande stat, av tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten och som kan vara samma som dem som utför uppgifterna i regel I/19. Denna kontroll skall begränsas till kontroll av att det ombord finns ett giltigt internationellt sjöfartsskyddscertifikat eller ett giltigt interimistiskt, internationellt sjöfartsskyddscertifikat, utfärdat enligt bestämmelserna i del A i ISPS-koden

(certifikat) som, om det är giltigt, skall godtas om det inte finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

1.2 När sådana grundad anledning föreligger eller när något giltigt certifikat inte kan uppvisas på begäran, skall tjänstemännen som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten vidta en eller flera kontrollåtgärder avseende det fartyget, i enlighet med punkt 1.3. Sådana åtgärder skall vara proportionella med beaktande av de riktlinjer som finns i del B i ISPS-koden.

1.3 Dessa kontrollåtgärder är inspektion av fartyget, fördröjning av fartyget, kvarhållande av fartyget, driftrestriktioner, bl.a. restriktioner vad gäller förflyttningar inom hamnen, eller avvísning av fartyget från hamnen. Sådana kontrollåtgärder får dessutom eller alternativt omfatta andra smärre administrativa eller korrigerande åtgärder.

2. Fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat

2.1 Vid tillämpning av detta kapitel får en fördragsslutande stat begära att de fartyg som avser att anlöpa en hamn i den staten, innan de anlöper hamnen skall tillhandahålla följande information till tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten, för att säkerställa efterlevnaden av detta kapitel och undvika behovet av kontrollåtgärder:

- .1 Att fartyget innehar ett giltigt certifikat och namnet på den utfärdande myndigheten.
- .2 Den skyddsnivå på vilken fartyget för närvarande drivs.
- .3 Den skyddsnivå på vilken fartyget befunnit sig i varje föregående hamn där det utfört samverkan mellan fartyg och hamn under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
- .4 Alla särskilda eller extra skyddsåtgärder som fartyget vidtagit i varje föregående hamn där det utfört samverkan mellan fartyg och hamn under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
- .5 De tillämpliga skyddsförfaranden som har upprätthållits under fartyg-till-fartyg verksamhet under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
- .6 Annan praktisk skyddsrelaterad information (dock inte detaljer om fartygets skyddsplan) med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i ISPS-koden.

Om så begärs av den fördragsslutande staten skall fartyget eller rederiet tillhandahålla en för den fördragsslutande staten godtagbar bekräftelse på ovan begärda information.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

2.2 Alla fartyg som omfattas av detta kapitel och som har för avsikt att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat, skall tillhandahålla den information som beskrivs i punkt 2.1, på begäran av de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten. Befälhavaren får vägra att tillhandahålla sådan information, men skall då vara införstådd med att underlåtenhet att tillhandahålla informationen kan leda till att fartyget förvägras tillträde till den hamnen.

2.3 Fartyget skall föra register över den information som avses i punkt 2.1, från de tio senaste anlöpen av hamnanläggningar.

2.4 Om de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande stat vars hamn fartyget avser att anlöpa, efter mottagande av den information som beskrivs i punkt 2.1, har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden, skall de försöka upprätta förbindelse med och mellan fartyget och myndigheten för att åtgärda bristen. Om denna kommunikation inte leder till rättelse eller om tjänstemännen har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden, får tjänstemännen vidta åtgärder mot det fartyget i enlighet med punkt 2.5. Varje sådan åtgärd skall vara proportionell med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i ISPS-koden.

2.5 Sådana åtgärder är följande:

- .1 Krav på åtgärdande av den bristande överensstämmelsen.
- .2 Krav på att fartyget fortsätter till en angiven plats inom den fördragsslutande statens territorialhav eller inre vatten.
- .3 Inspektion av fartyget, om fartyget befinner sig på territorialhav som tillhör den fördragsslutande stat vars hamn fartyget avser att anlöpa.
- .4 Vägrat tillträde till hamn.

Innan sådana åtgärder vidtas skall den fördragsslutande staten informera fartyget om sina avsikter. Vid erhållandet av denna information kan befälhavaren avstå från att anlöpa hamnen. I sådana fall skall inte denna regel tillämpas.

3. Övriga bestämmelser

3.1 Om

- .1 de kontrollåtgärder, med undantag av de smärre administrativa eller korrigerande åtgärder, som anges i punkt 1.3, eller
- .2 någon av de åtgärder som anges i punkt 2.5 vidtas, skall en tjänsteman som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten skriftligen omedelbart informera myndigheten om vilka kontrollåtgärder eller andra åtgärder som har vidtagits och skälen för detta. Den fördragsslutande stat som vidtar kontrollåtgärder eller andra åtgärder skall också underrätta den erkända sjöfartsskyddsorganisation som utfärdat certifikatet för det aktuella fartyget samt IMO, när någon sådan kontrollåtgärd eller annan åtgärd har vidtagits.

3.2 När ett fartyg förvägras anlöpa en hamn eller avvisas från en hamn, bör myndigheterna i hamnstaten vidarebefordra tillämpliga sakuppgifter till myndigheterna i den stat där nästa tillämpliga anlöpshamn ligger, om denna är känd, och andra tillämpliga kuststater, med beaktande av riktlinjer som skall utarbetas av IMO. Sekretess och skydd rörande sådan information skall säkerställas.

3.3 Beslut om vägrat tillträde till en hamn, enligt punkt 2.4–2.5, eller avvisning från en hamn, enligt punkt 1.1–1.3, skall endast fattas när tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten har grundad anledning att tro att fartyget utgör ett omedelbart hot mot säkerheten för personer, fartyg eller annan egendom och det inte finns några andra lämpliga sätt att undanröja det hotet.

3.4 De kontrollåtgärder som avses i punkt 1.3 och de andra åtgärder som avses i punkt 2.5 skall endast vidtas enligt denna regel fram till dess att den bristande överensstämmelse som givit upphov till kontrollåtgärderna eller andra åtgärder har korrigerats till den fördragsslutande statens tillfredsställelse, varvid hänsyn skall tas till de åtgärder som föreslagits av fartyget eller myndigheten.

3.5 När den fördragsslutande staten utövar kontroll enligt punkt 1 eller vidtar åtgärder enligt punkt 2

- .1 skall alla tänkbara ansträngningar göras för att förhindra att ett fartyg kvarhålls eller fördröjs i onödan, och om ett fartyg felaktigt kvarhålls eller fördröjs, skall det äga rätt till kompensation för förlust eller skada, och

- .2 skall nödvändigt tillträde till fartyget i en nödsituation, av humanitära skäl eller av skyddsskäl, inte förhindras. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Regel 10

Krav på hamnanläggningar

1. Hamnanläggningar skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av riktlinjerna i del B i ISPS-koden.
2. En fördragsslutande stat med en eller flera hamnanläggningar inom sitt territorium, som omfattas av denna regel, skall se till att
 - .1 en skyddsutredning utförs för varje hamnanläggning och att denna granskas och godkänns i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden, och
 - .2 en skyddsplan utarbetas, granskas, godkänns och genomförs för varje hamnanläggning i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden.
3. Den fördragsslutande staten skall ange och informera om de åtgärder som skall tas upp i en skyddsplan för en hamnanläggning för de olika skyddsnivåerna, inbegripet när en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att krävas.

Regel 11

Alternativa skyddsöverenskommelser

1. En fördragsslutande stat kan vid genomförandet av detta kapitel och del A i ISPS-koden ingå skriftliga bilaterala eller multilaterala avtal med andra fördragsslutande stater om alternativa säkerhetsarrangemang för korta internationella resor på fasta rutter mellan hamnanläggningar inom staternas respektive territorier.
2. Ett sådant avtal skall inte äventyra skyddsnivån för andra fartyg eller hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet.
3. Fartyg som omfattas av ett sådant avtal får inte utföra fartyg-till-fartyg verksamhet med ett fartyg som inte omfattas av avtalet.
4. Ett sådant avtal skall ses över regelbundet, varvid hänsyn skall tas till den erfarenhet man fått samt till alla förändringar i de särskilda omständigheterna eller de bedömda hoten mot skyddet för de fartyg, hamnanläggningar eller rutter som omfattas av avtalet.

Regel 12

Likvärdiga skyddsarrangemang

1. En myndighet får tillåta att ett visst fartyg eller grupp av fartyg, som för dess flagg, inför andra skyddsåtgärder likvärdiga med dem som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden, förutsatt att sådana skyddsåtgärder är minst lika effektiva som de som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden. Den myndighet som tillåter sådana skyddsåtgärder skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.
2. Vid genomförande av detta kapitel och del A i ISPS-koden får en fördragsslutande stat tillåta att en viss hamnanläggning eller grupp av hamnanläggningar inom statens territorium, andra än de som omfattas av ett avtal som ingåtts enligt regel 11, inför skyddsåtgärder likvärdiga med dem som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden, förutsatt att sådana skyddsåtgärder är minst lika effektiva som de som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden. Den fördragsslutande stat som tillåter sådana skyddsåtgärder skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.

Regel 13

Överlämnande av information

1. Den fördragsslutande staten skall senast den 1 juli 2004 till IMO överlämna följande information och hålla den tillgänglig för rederier och fartyg:
 - .1 Namn på och kontaktuppgifter för den eller de nationella myndigheter som ansvarar för fartygens och hamnanläggningarnas sjöfartsskydd.
 - .2 Platser inom statens territorium som omfattas av godkända skyddsplaner för hamnanläggningar.
 - .3 Namn på och kontaktuppgifter för dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att ta emot och agera vid de skyddslarm från fartyg till land som avses i regel 6.2.1.
 - .4 Namn på och kontaktuppgifter för dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att ta emot och agera vid meddelanden från den fördragsslutande stat som utövar den kontroll av efterlevnaden som avses i regel 9.3.1.
 - .5 Namn på och kontaktuppgifter för dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att tillhandahålla råd eller assistans till fartyg och till vilka fartyg kan rapportera om alla skyddsproblem enligt regel 7.2. Denna information skall därefter uppdateras vid ändringar. IMO skall låta cirkulera sådana uppgifter till andra fördragsslutande stater, för vidare information till deras tjänstemän.

2. Den fördragsslutande staten skall senast den 1 juli 2004 informera IMO om namn på och kontaktuppgifter för varje erkänd sjöfartsskyddsorganisation med befogenhet att agera för statens räkning, samt uppgifter om vilket särskilt ansvar och vilka befogenheter som delegerats till sådan organisation. Denna information skall uppdateras om och när alla ändringar inträffar. IMO skall cirkulera sådana uppgifter till andra fördragsslutande stater för information till deras tjänstemän.

3. Den fördragsslutande staten skall senast den 1 juli 2004 till IMO överlämna en förteckning över godkända skyddsplaner för hamnanläggningar inom statens territorium, tillsammans med uppgift om vilken eller vilka platser som omfattas av respektive godkänd skyddsplan för hamnanläggning samt datum för godkännande och skall därefter vidare informera om någon av följande ändringar sker:

.1 Ändringar av plats eller platser skall införas eller har införts, vilka omfattas av en godkänd skyddsplan för hamnanläggning. I sådana fall skall den information som förmedlas ange de ändringar av den plats eller de platser som täcks av planen och det datum då sådana ändringar skall införas eller har införts.

.2 En godkänd skyddsplan för hamnanläggningen, tidigare inkluderad i den förteckning som sänts till IMO, kommer att upphöra att gälla eller har upphört att gälla. I sådana fall skall det uppges vid vilken tidpunkt detta kommer att ske eller har skett. I dessa fall skall informationen förmedlas till IMO så snart det är praktiskt möjligt.

.3 Tillägg skall göras i förteckningen över godkända skyddsplaner för hamnanläggningar. I sådana fall skall den information som förmedlas ange den plats eller platser som omfattas av planen samt datum för godkännande.

4. Den fördragsslutande staten skall vart femte år efter den 1 juli 2004 till IMO överlämna en reviderad och uppdaterad förteckning med information om alla godkända skyddsplaner för hamnanläggningar inom statens territorium, tillsammans med uppgift om den eller de platser som omfattas av varje godkänd skyddsplan och respektive godkännandedatum (och datum för godkännande av ändringar), som skall ta över och ersätta all den information som under de föregående fem åren inlämnats till IMO i enlighet med punkt 3.

5. Den fördragsslutande staten skall till IMO överlämna information om avtal som har ingåtts enligt regel 11. Denna information skall innehålla uppgift om

.1 namnen på de fördragsslutande stater som ingått avtalet,

- .2 vilka hamnanläggningar och fasta rutter som omfattas av avtalet,
- .3 periodiciteten för översyn av avtalet,
- .4 datum då avtalet träder i kraft, och
- .5 samråd som hållits med andra fördragsslutande stater

och skall därefter så snart det är praktiskt möjligt underrätta IMO när avtalet har ändrats eller upphört.

- 6. En fördragsslutande stat som enligt bestämmelserna i regel 12 tillåter likvärdiga skyddsarrangemang för ett fartyg som för dess flagg eller för en hamnanläggning inom statens territorium, skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.
 - 7. IMO skall på begäran hålla sådan information som meddelats enligt punkt 3 tillgänglig för andra fördragsslutande stater."
-

"INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ

FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR

FÖRORD

1. Vid diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, som hölls i London i december 2002, antogs nya bestämmelser i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad SOLAS 74) och denna kod, för att höja sjöfartsskyddet. Dessa nya krav är i form av ett internationellt ramverk, genom vilket fartyg och hamnanläggningar kan samarbeta för att upptäcka och avvärja åtgärder som hotar säkerheten inom sjötransportsektorn.
2. Som en följd av de tragiska händelserna den 11 september 2001 överenskom Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad IMO), på sitt tjuogoandra möte i november 2001, enhälligt att utveckla nya åtgärder avseende sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar. IMO beslutade också att dessa nya åtgärder skulle antas vid en konferens, kallad diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, för de stater som anslutit sig till SOLAS 74, i december 2002. Förberedelserna för diplomatkonferensen överläts åt IMO:s sjösäkerhetskommitté (nedan kallad sjösäkerhetskommittén) på grundval av förslag som inkommit från medlemsstater, mellanstatliga och icke-statliga organisationer i samverkan med IMO.
3. Sjösäkerhetskommittén tillsatte vid sitt första extraordinarie möte, som också hölls i november 2001, en tillfällig arbetsgrupp för sjöfartsskydd, för att påskynda utvecklingen och införandet av lämpliga skyddsåtgärder. Denna arbetsgrupp höll sitt första möte i februari 2002 och resultatet från gruppens arbete rapporterades till och beaktades vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte i mars 2002, varvid en ad hoc-arbetsgrupp tillsattes för att ytterligare utveckla de lämnade förslagen. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte bedömdes den arbetsgruppens rapport, samt rekommenderades att arbetet skulle löpa vidare i ytterligare en tillfällig arbetsgrupp, vilken möttes i september 2002. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiosjätte möte bedömdes resultatet från den arbetsgruppens möte i september 2002 och det ytterligare arbete som denna arbetsgrupp utförde i samband med kommitténs sjuttiosjätte möte i december 2002, omedelbart före diplomatkonferensen, samt godkändes den slutgiltiga versionen av förslaget för beaktande av diplomatkonferensen.
4. Vid diplomatkonferensen, den 9–13 december 2002, antogs också ändringar av gällande bestämmelser i SOLAS 74, för att påskynda införandet av kravet på automatiska identifieringssystem, och nya regler i kapitel XI-1 i SOLAS 74 gällande märkning med fartygs

IMO-nummer och medförande av en fartygshistorik. Vid konferensen antogs även ett antal resolutioner, inbegripet sådana som gäller införande och revision av denna kod och tekniskt samarbete och samarbete med Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad ILO) och Världstullorganisationen. Det framkom att vissa av de nya bestämmelserna om sjöfartsskydd kan behöva granskas och ändras när dessa två organisationer slutfört sitt arbete.

5. Bestämmelserna i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och i denna kod gäller för fartyg och hamnanläggningar. Utvidgningen av SOLAS 74 så att den även omfattar hamnanläggningar överenskomms på grundval av att SOLAS 74 erbjuder det snabbaste sättet att säkerställa att nödvändiga skyddsåtgärder snabbt träder i kraft och ger önskat resultat. Det överenskomms emellertid vidare att bestämmelserna som hänför sig till hamnanläggningar endast bör gälla samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface). Den mer omfattande frågan om sjöfartsskyddet inom hamnområdena kommer att bli föremål för ytterligare gemensamt arbete mellan IMO och ILO. Det beslutades vidare att bestämmelserna inte bör gälla faktiska åtgärder vid angrepp eller nödvändigt uppröjningsarbete efter sådana angrepp.
6. Vid utarbetandet av förslaget till bestämmelser har man varit noga med att säkerställa överensstämmelse med 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) med ändringar, Internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden) och det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
7. Bestämmelserna representerar en betydande förändring av den internationella sjöfartsindustrins närmande till frågor om sjöfartsskyddet inom sjötransportsektorn. Det bekräftas att dessa bestämmelser kan medföra en avsevärd extra börda på vissa fördragsslutande stater. Vikten av tekniskt samarbete för att bistå fördragsslutande stater vid införandet av bestämmelserna bekräftas till fullo.
8. Införandet av bestämmelserna kommer att kräva ett kontinuerligt och effektivt samarbete och förståelse mellan alla som berörs av eller använder fartyg och hamnanläggningar, inbegripet fartygens besättning, hamnpersonal, passagerare, lastägare, fartygs- och hamnledning samt hos nationella och lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd. Befintlig praxis och befintliga förfaranden kommer att behöva granskas och ändras, om de inte ger en tillräckligt hög skyddsnivå. Ytterligare ansvar kommer att behöva tas av sjöfarten och hamnarna samt av nationella och lokala myndigheter för att främja ett utökat sjöfartsskydd.
9. Riktlinjerna i del B i denna kod bör beaktas vid införandet av de skyddsbestämmelser som anges i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och del

A i denna kod. Det bekräftas emellertid att omfattningen av de här riktlinjernas tillämpning kan variera, beroende på typ av hamnanläggning och fartyg, dess handel och/eller last.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

10. Ingenting i denna kod skall tolkas eller tillämpas på ett sätt som strider mot grundläggande rättigheter och friheter enligt internationella instrument, särskilt de rörande sjöfolk och flyktingar, inbegripet ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter på arbetet, samt internationella normer rörande sjöfolk och hamnarbetare.
11. Erkännande av 1965 års konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen), med ändringar, innebär att myndigheterna skall tillåta att utländska besättningsmedlemmar går i land när det fartyg, med vilket de anländer, befinner sig i hamnen, förutsatt att formaliteterna vid fartygets ankomst uppfylls och att myndigheterna inte har något skäl att vägra tillstånd att gå i land med hänsyn till allmän hälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning. De fördragsslutande staterna bör vid godkännande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar på lämpligt sätt beakta det faktum att fartygets personal bor och arbetar på fartyget och behöver kunna gå i land och få tillgång till landbaserade sociala inrättningar för sjöfolk, inbegripet läkarvård.

DEL A

OBLIGATORISKA KRAV RÖRANDE BESTÄMMELSERNA I KAPITEL XI-2 I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (SOLAS 74), MED ÄNDRINGAR

1. ALLMÄNT

1.1 Inledning

Denna del av Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar innehåller obligatoriska bestämmelser till vilka hänvisas i kapitel XI-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), med ändringar.

1.2 Syfte

Syftet med denna kod är att

- .1 upprätta ett internationellt ramverk för samarbete mellan fördragsslutande stater, statliga organ, lokala myndigheter och sjöfartsnäringen och hamnarna vad gäller att upptäcka hot mot säkerheten och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud som påverkar fartyg eller hamnanläggningar som används i internationell handel,
- .2 fastställa respektive roll och ansvar för fördragsslutande stater, statliga organ, lokala myndigheter, sjöfartsindustrin och hamnindustrin på nationell och internationell nivå, för att säkerställa sjöfartsskyddet,
- .3 säkerställa ett tidigt och effektivt insamlande och utbyte av skyddsrelaterad information,
- .4 tillhandahålla metoder för skyddsutredningar i syfte att ta fram planer och förfaranden för åtgärder vid förändrade skyddsnivåer, och
- .5 säkerställa att tillräckliga och lämpliga åtgärder avseende sjöfartsskyddet har vidtagits.

1.3 Funktionskrav

Denna kod innehåller ett antal funktionskrav, som skall leda till att syftena uppnås. Dessa krav omfattar, men begränsas inte till

- .1 insamling och utvärdering av information avseende hot mot säkerheten samt utbyte av sådan information med berörda fördragsslutande stater,
- .2 krav på att fartyg och hamnanläggningar för protokoll över meddelanden,
- .3 förhindrande av obehörigt tillträde till fartyg, hamnanläggningar och områden inom hamnanläggningen dit tillträdet är begränsat,
- .4 förhindrande av införande av otillåtna vapen, antändningsanordningar och sprängämnen till fartyg och hamnanläggningar,
- .5 tillhandahållande av larmsystem inför hot mot säkerheten eller vid säkerhetstillbud,
- .6 krav på att fartyg och hamnanläggningar har skyddsplaner grundade på skyddsutredningar, och
- .7 krav på utbildning och övningar som garanterar förtrogenhet med skyddsplaner och skyddsförfaranden.

2. DEFINITIONER

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

2.1 Nedanstående termer skall ha den betydelse som här anges, om inte annat uttryckligen anges på annan plats:

- .1 *konvention*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), med ändringar.
- .2 *regel*: en regel i konventionen.
- .3 *kapitel*: ett kapitel i konventionen.
- .4 *fartygs skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder ombord på fartyget, utformade för att skydda personer ombord, last, lasttransportenheter, fartygets förråd eller fartyget självt från riskerna vid ett säkerhetstillbud.
- .5 *en hamnanläggnings skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder utformade för att skydda hamnanläggningen och fartyg, personer, last, lasttransportenheter och fartygets förråd inom hamnanläggningen från riskerna vid ett säkerhetstillbud.
- .6 *fartygets skyddschef*: den person ombord på fartyget som är ansvarig inför befälhavaren och utsedd av rederiet som ansvarig för fartygets sjöfartsskydd, inbegripet för införande och upprätthållande av fartygets skyddsplan och för samarbetet med rederiets och hamnanläggningens skyddschefer.
- .7 *rederiets skyddschef*: den person som utsetts av rederiet för att säkerställa att en skyddsutredning utförs och att ett fartygs skyddsplan utarbetas, lämnas in för godkännande och därefter införs och upprätthålls samt för att ansvara för samarbetet med hamnanläggningens och fartygets skyddschefer.
- .8 *hamnanläggningens skyddschef*: den person som utsetts att ansvara för utarbetande, införande, revision och upprätthållande av hamnanläggningens skyddsplan och för samarbete med fartygets och rederiets skyddschefer.
- .9 *skyddsnivå 1*: den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid skall upprätthållas.
- .10 *skyddsnivå 2*: den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall upprätthållas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.

.11 *skyddsnivå 3*: den nivå på vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande, även om det kanske inte är möjligt att identifiera något specifikt mål.

- 2.2 Termen fartyg omfattar i denna kod flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel XI-2/1.
- 2.3 Termen fördragsslutande stat omfattar, i samband med hänvisning till en hamnanläggning, och när den används i avsnitten 14–18, även den utsedda myndigheten.
- 2.4 Termer som inte definieras i denna del skall ges samma betydelse som termerna har i kapitlen I och XI-2.

3. TILLÄMPNING

3.1 Denna kod är tillämplig på

1. följande typer av fartyg i internationell fart

- .1 passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg,
- .2 lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, och
- .3 flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, samt

2. hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart.

3.2 Trots vad som sägs i bestämmelserna i avsnitt 3.1.2 skall de fördragsslutande staterna besluta om omfattningen av tillämpningen av denna del av koden på de hamnanläggningar inom det egna territoriet som, även om de huvudsakligen används för fartyg som inte går i internationell fart, då och då betjänar fartyg som ankommer eller avgår i internationell fart.

3.2.1 De fördragsslutande staterna skall grunda sina beslut enligt avsnitt 3.2 på en skyddsutredning av hamnanläggningen, som utförts i enlighet med denna del av koden.

3.2.2 Ett beslut som enligt avsnitt 3.2 fattas av en fördragsslutande stat skall inte äventyra den skyddsnivå, som man avser att uppnå genom kapitel XI-2 eller denna del av koden.

3.3 Denna kod är inte tillämplig på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och endast används i icke-kommersiell tjänst för en stat.

3.4 Avsnitten 5–13 och 19 i denna del är tillämpliga på rederier och fartyg som avses i regel XI-2/4. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

3.5 Avsnitten 5 och 14–18 i denna del är tillämpliga på hamnanläggningar som avses i regel XI-2/10.

3.6 Ingenting i denna kod skall påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har enligt internationell lag.

4. DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNAS ANSVAR

4.1 Med förbehåll för bestämmelserna i regel XI-2/3 och XI-2/7 skall de fördragsslutande staterna fastställa skyddsnivåer och tillhandahålla riktlinjer för skydd mot säkerhetstillbud. Högre skyddsnivåer indikerar större sannolikhet för säkerhetstillbud. Faktorer att beakta vid fastställande av skyddsnivå inbegriper

- .1 den utsträckning i vilken informationen om hot är trovärdig,
- .2 den utsträckning i vilken informationen om hot kan bekräftas,
- .3 den utsträckning i vilken informationen om hot är specifik eller överhängande, och
- .4 de tänkbara följderna av ett sådant säkerhetstillbud.

4.2 När en fördragsslutande stat fastställer skyddsnivå 3, skall staten vid behov utfärda instruktioner och tillhandahålla skyddsrelaterad information till de fartyg och hamnanläggningar som kan beröras av åtgärden.

4.3 En fördragsslutande stat kan delegera vissa av de skyddsrelaterade åtaganden enligt kapitel XI-2 och denna del av koden till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, med undantag av

- .1 fastställandet av tillämplig skyddsnivå,
- .2 godkännandet av skyddsutredningen av en hamnanläggning och efterföljande ändringar av en godkänd bedömning,
- .3 fastställandet av vilka hamnanläggningar som kommer att åläggas att utse en sjöfartsskyddsansvarig,
- .4 godkännandet av en hamnanläggnings skyddsplan och efterföljande ändringar i en godkänd plan,
- .5 utförandet av kontrollen av efterlevnaden enligt regel XI-2/9, och
- .6 fastställandet av kraven avseende en sjöfartsskyddsdeklaration.

- 4.4 Den fördragsslutande staten skall, i den utsträckning så anses lämpligt, pröva effektiviteten i fartygens eller hamnanläggningarnas skyddsplaner eller ändringar i sådana planer som staten godkänt eller, vad gäller fartyg, planer som godkänts för den statens räkning.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

5. SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION

- 5.1 Den fördragsslutande staten skall bestämma när en sjöfartsskyddsdeklaration krävs, genom att bedöma den risk samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) eller verksamhet fartyg-till-fartyg innebär för personer, egendom och miljön.

- 5.2 Ett fartyg kan begära att en sjöfartsskyddsdeklaration utfärdas när

- .1 fartyget tillämpar en högre skyddsnivå än den hamnanläggning eller det andra fartyg det samverkar med,
- .2 det finns en överenskommelse om en sjöfartsskyddsdeklaration mellan fördragsslutande stater, som täcker vissa internationella resor eller specifika fartyg på sådana resor,
- .3 det har förekommit ett hot mot säkerheten eller ett säkerhetstillbud som berört fartyget eller hamnanläggningen,
- .4 fartyget befinner sig i en hamn som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan för hamnanläggningar, eller
- .5 fartyget bedriver fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan.

- 5.3 Begäran om utfärdande av en sjöfartsskyddsdeklaration, enligt detta avsnitt, skall bekräftas av den berörda hamnanläggningen eller fartyget.

- 5.4. Sjöfartsskyddsdeklarationen skall utfärdas av

- .1 befälhavaren eller fartygets skyddschef för fartygets räkning och, om så är tillämpligt,
- .2 hamnanläggningens skyddschef eller, om den fördragsslutande staten beslutar annat, av något annat organ som ansvarar för sjöfartsskyddet på landsidan för hamnanläggningens räkning.

- 5.5 Sjöfartsskyddsdeklarationen skall behandla de skyddskrav som kan delas mellan en hamnanläggning och ett fartyg (eller mellan fartyg) och fastslå parternas ansvar.

- 5.6 Den fördragsslutande staten skall, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3, specificera den minimiperiod under vilken sjöfartsskyddsdeklarationer skall bevaras av hamnanläggningarna inom det egna territoriet.
- 5.7 Myndigheten skall, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3, specificera den minimiperiod under vilken sjöfartsskyddsdeklarationer skall bevaras av fartyg som för den statens flagg.

6. REDERIETS SKYLDIGHETER

- 6.1 Rederiet skall se till att fartygets skyddsplan innehåller ett tydligt uttalande om befälhavarens befogenheter. Rederiet skall i fartygets skyddsplan fastställa att befälhavaren har det övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut avseende fartygets säkerhet och sjöfartsskydd samt att vid behov begära assistans av rederiet eller en fördragsslutande stat.
- 6.2 Rederiet skall se till att dess skyddschef, befälhavaren och fartygets skyddschef ges nödvändigt stöd för att fullgöra sina uppgifter och sitt ansvar i enlighet med kapitel XI-2 och denna del av koden.

7. FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

- 7.1 Ett fartyg skall vidta åtgärder enligt nedan för skyddsnivåer som fastställs av de fördragsslutande staterna.
- 7.2 På skyddsnivå 1 skall följande åtgärder vidtas, genom lämpliga insatser, på alla fartyg, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, för att identifiera och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud:
- .1 Säkerställande av att alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
 - .2 Kontroll av tillträdet till fartyget.
 - .3 Kontroll av personer som går ombord och deras tillhörigheter.
 - .4 Bevakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde dit.
 - .5 Övervakning av däck och området kring fartyget.
 - .6 Övervakning av lasthantering och fartygets förråd.
 - .7 Säkerställande av att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor finns snabbt till hands.

- 7.3 På skyddsnivå 2 skall de ytterligare skyddsåtgärder som anges i fartygets skyddsplan införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 7.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 7.4 På skyddsnivå 3 skall ytterligare specifika skyddsåtgärder, som anges i fartygets skyddsplan, införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 7.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 7.5 När myndigheten fastställer att skyddsnivå 2 eller 3 skall gälla, skall fartyget bekräfta mottagandet av instruktionerna om ändrad skyddsnivå.
- 7.6 Innan ett fartyg anlöper en hamn eller ligger i en hamn i en fördragsslutande stat som fastställt att skyddsnivå 2 eller 3 skall gälla, skall fartyget bekräfta mottagandet av denna instruktion och till hamnanläggningens skyddschef bekräfta att man ombord påbörjat införandet av lämpliga åtgärder och förfaranden i enlighet med fartygets skyddsplan, och vid instruktion om skyddsnivå 3 i enlighet med de instruktioner som den fördragsslutande stat som fastställt skyddsnivå 3 utfärdat. Fartyget skall rapportera om alla problem vid införandet. I sådana fall skall hamnanläggningens och fartygets skyddschefer samarbeta och samordna lämpliga åtgärder.
- 7.7 Om myndigheten begär att ett fartyg skall ändra till eller redan tillämpar en högre skyddsnivå än den som gäller för den hamn fartyget har för avsikt att anlöpa eller i vilken det redan befinner sig, skall fartyget snarast möjligt informera den behöriga myndigheten i den fördragsslutande stat inom vars territorium den hamnanläggningen ligger och den hamnanläggningens skyddschef om situationen.
- 7.7.1 I sådana fall skall fartygets skyddschef samarbeta med hamnanläggningens skyddschef och vid behov samordna lämpliga åtgärder.
- 7.8 En myndighet som begär att fartyg som för dess flagg skall ändra till skyddsnivå 2 eller 3 i en hamn som ligger i en annan fördragsslutande stat skall utan dröjsmål informera den staten om detta.
- 7.9 När en fördragsslutande stat fastställer skyddsnivåer och ser till att skyddsnivåinformationen överlämnas till fartyg som befinner sig i eller som meddelat sin avsikt att gå in på den statens territorialhav, skall sådana fartyg uppmanas upprätthålla vaksamhet och omedelbart rapportera till sin myndighet och närliggande kuststater om den information som de kommer över och som kan påverka sjöfartsskyddet i området.
- 7.9.1 Vid information till sådana fartyg om gällande skyddsnivå skall den fördragsslutande staten, med beaktande av riktlinjerna i del B i

denna kod, också informera fartygen om de skyddsåtgärder de bör vidta och, om så är tillämpligt, om åtgärder som har vidtagits av den fördragsslutande staten för att tillhandahålla skydd mot hotet.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

8. SKYDDSUTREDNING AV FARTYG

- 8.1 Skyddsutredningen utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av fartygets skyddsplan.
- 8.2 Rederiets skyddschef skall se till att fartygets skyddsutredning utförs av personer med lämpliga kunskaper för utvärdering av ett fartygs sjöfartsskydd enligt detta avsnitt och med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i denna kod.
- 8.3 Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 9.2.1 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utföra skyddsutredningen av ett visst fartyg.
- 8.4 Skyddsutredningen skall inbegripa en sjöfartsskyddsbesiktning på plats och åtminstone innehålla följande:
- .1 Identifiering av befintliga skyddsåtgärder, skyddsförfaranden och befintlig verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .2 Identifiering och utvärdering av de nyckelverksamheter ombord som det är viktigt att skydda.
 - .3 Identifiering av tänkbara hot mot nyckelverksamheterna ombord och sannolikheten för att hoten förverkligas, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder.
 - .4 Identifiering av svagheter, inbegripet mänskliga faktorer, i infrastrukturen, policyn och förfarandena.
- 8.5 Skyddsutredningen skall dokumenteras, granskas, godtas och bevaras av rederiet.

9. FARTYGETS SKYDDSPLAN

- 9.1 Alla fartyg skall medföra en av myndigheten godkänd skyddsplan ombord. Denna plan skall innehålla bestämmelser för de tre skyddsnivåerna enligt definitionen i denna del av koden.
- 9.1.1 Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 9.2.1 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utarbeta skyddsplanen för ett visst fartyg.
- 9.2 Myndigheten får överlåta granskning och godkännande av fartygets skyddsplan eller ändringar i en tidigare godkänd plan till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

9.2.1 I sådana fall skall den erkända sjöfartsskyddsorganisation, som utför granskningen och godkännandet av ett fartygs skyddsplan eller ändringar av den för ett visst fartyg, varken ha deltagit i skyddsutredningen av fartyget eller i utarbetandet av dess skyddsplan eller i de ändringar som är föremål för granskning.

9.3 Vid inlämning av ett fartygs skyddsplan, eller ändringar i en tidigare godkänd plan för godkännande, skall den skyddsutredning bifogas på vilken planen eller ändringarna grundats.

9.4 En sådan plan skall utarbetas med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, och skrivas på fartygets arbetspråk. Om det eller de språken inte är engelska, franska eller spanska skall det även finnas en översättning till ett av dessa språk. Planen skall åtminstone behandla följande:

- .1 Åtgärder som syftar till att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar och vars medförande inte godkänts, tas ombord på fartyget.
- .2 Identifiering av områden med begränsat tillträde och åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till dem.
- .3 Åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till fartyget.
- .4 Förfaranden för att svara upp mot säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter ombord eller i samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface).
- .5 Förfaranden för att svara upp mot de skyddsinstruktioner som de fördragsslutande staterna får ge på skyddsnivå 3.
- .6 Förfaranden för evakuering i händelse av säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser.
- .7 Arbetsuppgifter för den personal ombord som tilldelats skyddsansvar och övrig personal ombord vad gäller skyddsaspekter.
- .8 Förfaranden för kontroll av verksamhet som rör sjöfartsskydd.
- .9 Förfaranden för utbildning och övningar kopplade till planen.
- .10 Förfaranden för samverkan med hamnanläggningens verksamhet som rör sjöfartsskydd,
- .11 Förfaranden för regelbunden översyn av planen och för uppdatering.

- .12 Förfaranden för rapportering av säkerhetstillbud.
- .13 Identifiering av fartygets skyddschef.
- .14 Identifiering av rederiets skyddschef, inbegripet kontaktuppgifter för dygnet-runt-kontakt.
- .15 Förfaranden för att säkerställa inspektion, provning, kalibrering och underhåll av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
- .16 Tidsintervall för provning eller kalibrering av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
- .17 Identifiering av platser där fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras⁸.
- .18 Förfaranden, instruktioner och riktlinjer för användning av fartygets skyddslarmsystem, inbegripet provning, aktivering, avaktivering och återställning och för att begränsa falsklarm.

9.4.1 Personal som utför interna kontroller av verksamhet som rör sjöfartsskydd som specificeras i planen eller utvärderar införandet av planen, skall vara oberoende i förhållande till den verksamhet som skall kontrolleras, om inte detta är opraktiskt på grund av rederiets eller fartygets storlek och typ.

9.5 Myndigheten skall besluta om vilka ändringar i en godkänd skyddsplan för fartyg eller i sådan sjöfartsskyddsutrustning som angetts i en godkänd plan som inte skall införas, om inte de berörda ändringarna i planen godkänns av myndigheten. Sådana ändringar skall leda till minst lika effektiva åtgärder som de åtgärder som föreskrivs i kapitel XI-2 och denna del av koden.

9.5.1 Den typ av ändringar i ett fartygs skyddsplan eller sjöfartsskyddsutrustning som uttryckligen godkänts av myndigheten, i enlighet med avsnitt 9.5, skall dokumenteras på ett sätt som tydligt visar på sådant godkännande. Godkännandet skall finnas ombord och presenteras tillsammans med det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (eller det interimistiska internationella sjöfartsskyddscertifikatet). Om ändringarna är tillfälliga krävs inte att denna dokumentation medförs ombord efter det att de ursprungligen godkända åtgärderna och utrustningen återinförts ombord.

9.6 Planen kan förvaras elektroniskt. Den skall i så fall skyddas av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.

9.7 Planen skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

9.8 Fartygs skyddsplaner är inte föremål för inspektion av tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat att kontrollera efterlevnaden i enlighet med regel XI-2/9, utom under de omständigheter som specificeras i avsnitt 9.8.1.

9.8.1 Om de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat, har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod och det enda sättet att kontrollera eller åtgärda den bristande överensstämmelsen är att se över tillämpliga krav i fartygets skyddsplan, får begränsad tillgång till de specifika delar av planen som berör bristen tillåtas undantagsvis, dock endast efter medgivande från det berörda fartygets fördragsslutande stat eller fartygets befälhavare. Bestämmelserna i planen rörande punkterna 2, 4, 5, 7, 15, 17 och 18 i avsnitt 9.4 i denna del av koden, skall trots detta betraktas som sekretessbelagd information och kan inte bli föremål för inspektion om inte den berörda fördragsslutande staten så medger.

10. REGISTER

10.1 Register över följande verksamheter, som behandlas i fartygets skyddsplan, skall medföras ombord under åtminstone den minimiperiod som föreskrivs av myndigheten, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3:

- .1 Utbildning och övningar.
- .2 Hot mot säkerheten och säkerhetstillbud.
- .3 Säkerhetsbrott.
- .4 Ändring av skyddsnivå.
- .5 Meddelanden som hänför sig till fartygets direkta sjöfartsskydd, såsom särskilda hot mot fartyget eller den hamnanläggning där fartyget är eller har varit.
- .6 Interna kontroller och översyn av den verksamhet som rör sjöfartsskydd.
- .7 Regelbunden översyn av fartygets skyddsutredning.
- .8 Regelbunden översyn av fartygets skyddsplan.
- .9 Införande av alla ändringar i planen.
- .10 Underhåll, kalibrering och provning av sjöfartsskyddsutrustning ombord, inbegripet provning av fartygets skyddslarmsystem.

10.2 Dessa register skall föras på fartygets arbetspråk. Om det eller de språk som används inte är engelska, franska eller spanska, skall det även finnas en översättning till ett av dessa språk.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

10.3 Registren kan föras i elektroniskt format. De skall i så fall skyddas med hjälp av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.

10.4 Registren skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

11. REDERIETS SKYDDSCHEF

11.1 Rederiet skall utse en sjöfartsskyddsansvarig. En person som utses till rederiets skyddschef får ha detta uppdrag för ett eller flera fartyg, beroende på det antal eller de typer av fartyg rederiet driver, förutsatt att det är tydligt klargjort för vilka fartyg denne ansvarar. Ett rederi får, beroende på det antal eller de typer av fartyg rederiet driver, utse flera personer som skyddschefer, förutsatt att det är tydligt klargjort för vilka fartyg var och en av dessa personer ansvarar.

11.2 Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden, skall rederiets skyddschefs uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:

- .1 Informera om nivån på de hot fartyget sannolikt kommer att stå inför, med hjälp av lämpliga skyddsutredningar och annan relevant information.
- .2 Se till att fartygets skyddsutredning utförs.
- .3 Se till att fartygets skyddsplan utarbetas, lämnas in för godkännande och därefter införs ombord och upprätthålls.
- .4 Se till att lämpliga ändringar införs i skyddsplanen för att åtgärda brister och tillgodose skyddskraven för det enskilda fartyget.
- .5 Anordna interna kontroller och översyn av den verksamhet som rör sjöfartsskydd.
- .6 Planera de första och efterföljande kontrollerna av fartyget som skall utföras av myndigheten eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationen.
- .7 Se till att brister och bristande överensstämmelser som identifieras vid interna kontroller, periodisk översyn, skyddsinspektioner och överensstämmelsekontroller snabbt beaktas och åtgärdas.

- .8 Höja medvetenheten och vaksamheten när det gäller sjöfartsskydd.
- .9 Se till att personal som ansvarar för fartygets sjöfartsskydd får lämplig utbildning.
- .10 Se till att en effektiv kommunikation och ett effektivt samarbete mellan fartygets och den berörda hamnanläggningens skyddschefer upprättas.
- .11 Säkerställa samstämmighet mellan säkerhetskraven och kraven på sjöfartsskydd.
- .12 Se till att planen för varje fartyg, om systerfartyg eller hela flottan har gemensamma skyddsplaner, återspeglar den fartygsspecifika informationen korrekt.
- .13 Se till att alla alternativa eller likvärdiga arrangemang, som godkänns för ett visst fartyg eller en viss grupp av fartyg, införs och upprätthålls.

12. FARTYGETS SKYDDSCHEF

- 12.1 Det skall finnas en sjöfartsskyddsansvarig ombord på varje fartyg.
- 12.2 Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden, skall fartygets skyddschefs uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:
 - .1 Utföra regelbundna skyddsinspektioner av fartyget för att säkerställa att lämpliga skyddsåtgärder upprätthålls.
 - .2 Upprätthålla och övervaka genomförandet av fartygets skyddsplan, inbegripet ändringar i planen.
 - .3 Samordna sjöfartsskyddsaspekter vid hantering av last och fartygets förråd med övrig personal ombord och med den skyddschef i berörd hamnanläggning.
 - .4 Föreslå ändringar i fartygets skyddsplan.
 - .5 Rapportera till rederiets skyddschef om alla brister och bristande överensstämmelser som identifierats vid interna kontroller, periodisk översyn, skyddsinspektioner och överensstämmelsekontroller samt införa alla korrigerande åtgärder.
 - .6 Höja medvetenheten och vaksamheten när det gäller sjöfartsskydd ombord.

- .7 Se till att personalen ombord, vid behov, erhållit lämplig utbildning.
- .8 Rapportera om alla säkerhetstillbud.
- .9 Samordna införandet av fartygets skyddsplan med rederiets skyddschef och med den skyddschef i den berörda hamnanläggningen.
- .10 Se till att sjöfartsskyddsutrustning, om sådan finns, används, provas, kalibreras och underhålls på rätt sätt.

13. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

- 13.1 Rederiets skyddschef och berörd landbaserad personal skall ha de kunskaper som krävs och erhållit utbildning med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i denna kod.
- 13.2 Fartygets skyddschef skall ha de kunskaper som krävs och ha erhållit utbildning med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 13.3 Personal ombord med särskilt sjöfartsskyddsansvar och särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall förstå det ansvar de har för fartygets sjöfartsskydd enligt fartygets skyddsplan och ha tillräckliga kunskaper och tillräcklig skicklighet för att kunna utföra sina tilldelade uppgifter, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 13.4 Övningar för att säkerställa ett effektivt genomförande av fartygets skyddsplan skall hållas med lämpliga mellanrum med beaktande av typ av fartyg, besättningsbyten, hamnanläggningar som skall besökas och andra relevanta omständigheter och med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 13.5 Rederiets skyddschef skall säkerställa en effektiv samordning och ett effektivt införande av fartygets skyddsplan genom att delta i övningar med lämpliga mellanrum med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

14. SJÖFARTSSKYDD I HAMNANLÄGGNINGAR

- 14.1 En hamnanläggning skall tillämpa den skyddsnivå som fastställs av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger. Skyddsåtgärder och skyddsförfaranden skall tillämpas i hamnanläggningen på ett sådant sätt att de innebär minimala störningar eller förseningar för passagerare, fartyg, besättning, besökare, gods och tjänster.

14.2 På skyddsnivå 1 skall följande åtgärder vidtas genom lämpliga insatser i alla hamnanläggningar, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, för att identifiera och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud:

- .1 Säkerställande av att hamnanläggningens alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
- .2 Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen.
- .3 Övervakning av hamnanläggningen, inbegripet ankarplatser och områden för förtöjning.
- .4 Övervakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde dit.
- .5 Övervakning av lasthanteringen.
- .6 Övervakning av hanteringen av fartygets förråd.
- .7 Säkerställande av att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor finns snabbt till hands.

14.3 På skyddsnivå 2 skall de ytterligare skyddsåtgärder som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

14.4 På skyddsnivå 3 skall ytterligare specifika skyddsåtgärder, som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan, införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

14.4.1 På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen dessutom bemöta och genomföra skyddsinstruktioner från den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.

14.5 När en sjöfartsskyddsansvarig för en hamnanläggning får kännedom om att ett fartyg har problem med att uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller denna del eller med att införa lämpliga åtgärder och förfaranden enligt fartygets skyddsplan, och i det fall skyddsnivå 3 införts efter instruktioner från den fördragsslutande stat, inom vars territorium hamnanläggningen ligger, skall hamnanläggningens och fartygets skyddschefer kontakta varandra och samordna lämpliga insatser.

14.6 När den skyddschef för en hamnanläggning informeras om att ett fartyg tillämpar en skyddsnivå som är högre än den som gäller för hamnanläggningen, skall denne rapportera detta till den behöriga

myndigheten, ta kontakt med fartygets skyddschef och vid behov samordna lämpliga insatser.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

15. SKYDDSUTREDNING AV HAMNANLÄGGNING

- 15.1 Skyddsutredningen av en hamnanläggning utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av hamnanläggningens skyddsplan.
- 15.2 Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall utföras av den fördragsslutande staten, inom vars territorium hamnanläggningen ligger. En fördragsslutande stat får bemyndiga en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra skyddsutredningen av en specifik hamnanläggning inom det egna territoriet.
- 15.2.1 När skyddsutredningen av en hamnanläggning har utförts av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation skall den fördragsslutande staten inom vars territorium hamnanläggningen ligger granska och godkänna bedömningen med avseende på överensstämmelsen med detta avsnitt.
- 15.3 De personer som utför bedömningen skall ha lämplig utbildning för utvärdering av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen i enlighet med detta avsnitt och riktlinjerna i del B i denna kod.
- 15.4 Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall regelbundet ses över och uppdateras med beaktande av förändrade hotbilder och smärre ändringar som genomförts i hamnanläggningen och skall alltid ses över och uppdateras när större ändringar av hamnanläggningen äger rum.
- 15.5 Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall åtminstone omfatta följande:
- .1 Identifiering och utvärdering av viktiga tillgångar och den infrastruktur det är viktigt att skydda.
 - .2 Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hoten skall förverkligas, i syfte att upprätta och prioritera skyddsåtgärder.
 - .3 Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och ändringar i förfaranden samt av hur effektivt dessa minskar sårbarheten.
 - .4 Identifiering av svagheter, inbegripet mänskliga faktorer, i infrastruktur, policy och förfaranden.
- 15.6 Den fördragsslutande staten får tillåta att skyddsutredningen av en hamnanläggning omfattar fler än en hamnanläggning, om operatören, platsen, verksamheten, utrustningen och utformningen

av dessa hamnanläggningar är likartade. En fördragsslutande stat som tillåter ett sådant system skall underrätta IMO om vad som ingår i detta.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

15.7 När skyddsutredningen av en hamnanläggning har utförts skall en rapport utarbetas, som innehåller en sammanfattning av hur bedömningen utfördes, en beskrivning av de sårbara punkter som upptäckts under bedömningen samt en beskrivning av motåtgärder som skulle kunna vidtas för att åtgärda dessa sårbara punkter. Rapporten skall skyddas mot obehörig tillgång och obehörigt röjande av innehållet.

16. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSPLAN

16.1 En hamnanläggnings skyddsplan som omfattar samverkan mellan fartyg och hamn skall utarbetas och upprätthållas för varje hamnanläggning på grundval av skyddsutredningen av hamnanläggningen. Planen skall innehålla bestämmelser för de tre skyddsnivåerna enligt definitionen i denna del av koden.

16.1.1 Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 16.2 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utarbeta en skyddsplan för en specifik hamnanläggning.

16.2 Hamnanläggningens skyddsplan skall godkännas av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.

16.3 En sådan plan skall utarbetas med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod och vara skriven på hamnanläggningens arbetspråk. Planen skall åtminstone omfatta följande:

- .1 Åtgärder som syftar till att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar otillbörligen införs i hamnanläggningen eller ombord på ett fartyg.
- .2 Åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till hamnanläggningen, fartyg som är förtöjda i hamnanläggningen och till sådana områden inom hamnanläggningen dit tillträdet är begränsat.
- .3 Förfaranden för att svara upp mot säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter i hamnanläggningen eller vid samverkan mellan fartyg och hamn.
- .4 Förfaranden för att svara upp mot de skyddsinstruktioner på skyddsnivå 3 som kan utfärdas av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.

- .5 Förfaranden för evakuering i händelse av säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser.
 - .6 De uppgifter hamnanläggningens personal med sjöfartsskyddsansvar och övrig personal har med avseende på skyddsaspekter.
 - .7 Förfaranden för samverkan med fartygens verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .8 Förfaranden för regelbunden översyn och uppdatering av planen.
 - .9 Förfaranden för rapportering om säkerhetstillbud.
 - .10 Identifiering av hamnanläggningens skyddschef, inbegripet kontaktuppgifter för dygnet-runt-kontakt,
 - .11 Åtgärder som syftar till att skydda informationen i planen.
 - .12 Åtgärder som effektivt garanterar lastens och lasthanteringsutrustningens säkerhet i hamnanläggningen.
 - .13 Förfaranden för kontroll av hamnanläggningens skyddsplan.
 - .14 Förfaranden för åtgärder i händelse av att skyddslarmsystemet ombord på ett fartyg som ligger i hamnanläggningen har aktiverats.
 - .15 Förfaranden för att underlätta för besättningens besök i land, personalbyten, liksom besökares tillträde till fartyget, inbegripet besök av representanter för sjöfolkets social- och arbetsorganisationer.
- 16.4 Personal som utför interna kontroller av de skyddsaktiviteter som anges i planen eller utvärderar dess genomförande skall ha en oberoende ställning till den verksamhet som skall kontrolleras, om detta inte är opraktiskt på grund av hamnanläggningens storlek och typ.
 - 16.5 Hamnanläggningens skyddsplan får kombineras med eller utgöra en del av hamnens skyddsplan eller andra beredskapsplaner för hamnen.
 - 16.6 Den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger skall besluta vilka ändringar i skyddsplanen som inte skall införas utan att först godkännas av staten.
 - 16.7 Planen kan förvaras elektroniskt. Den skall i så fall skyddas av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.

16.8 Planen skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

16.9 De fördragsslutande staterna får tillåta att en hamnanläggnings skyddsplan gäller för fler än en hamnanläggning, om operatören, platsen, verksamheten, utrustningen och utformningen av dessa hamnanläggningar är likartade. En fördragsslutande stat som tillåter ett sådant alternativt system skall underrätta IMO om vad som ingår i detta.

17. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSCHEF

17.1 En sjöfartsskyddsansvarig ska utses för varje hamnanläggning. En person kan utses som sjöfartsskyddsansvarig för en eller flera hamnanläggningar.

17.2 Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden skall hamnanläggningens skyddschefs uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:

- .1 Genomföra en omfattande, inledande sjöfartsskyddsbesiktning av hamnanläggningen, med beaktande av hamnanläggningens aktuella skyddsutredning.
- .2 Säkerställa utarbetandet och upprätthållandet av hamnanläggningens skyddsplan.
- .3 Införa och verkställa hamnanläggningens skyddsplan.
- .4 Vidta regelbundna skyddsinspektioner i hamnanläggningen, för att säkerställa kontinuiteten i lämpliga skyddsåtgärder.
- .5 Rekommendera och vid behov införa ändringar i hamnanläggningens skyddsplan, för att åtgärda brister och uppdatera planen så att den omfattar väsentliga förändringar i hamnanläggningen.
- .6 Höja medvetenheten och vaksamheten hos hamnanläggningens personal när det gäller sjöfartsskydd.
- .7 Se till att personal med ansvar för hamnanläggningens sjöfartsskydd fått lämplig utbildning.
- .8 Rapportera till behöriga myndigheter och föra register över händelser som hotat sjöfartsskyddet i hamnanläggningen.
- .9 Samordna införandet av hamnanläggningens skyddsplan med rederiets och fartygets berörda skyddschefer.
- .10 Samordna med säkerhetstjänster efter behov.

- .11 Säkerställa att standarder för personal med ansvar för sjöfartsskyddet i hamnanläggningen uppfylls.
 - .12 Se till att all sjöfartsskyddsutrustning används, provas, kalibreras och underhålls på rätt sätt.
 - .13 På begäran bistå fartygets skyddschef med att bekräfta identiteten på de personer som ämnar gå ombord på fartyget.
- 17.3 Hamnanläggningens skyddschef skall ges det stöd som behövs för att han skall kunna utföra de uppgifter och uppfylla det ansvar som fastställs i kapitel XI-2 och denna del av koden.

18. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ EN HAMNANLÄGGNINGS SJÖFARTSSKYDD

- 18.1 Hamnanläggningens skyddschef och vederbörlig sjöfartsskyddspersonal skall ha kunskap och ha erhållit utbildning med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.2 Hamnanläggningspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall förstå sina uppgifter och sitt ansvar för sjöfartsskyddet i hamnanläggningen enligt hamnanläggningens skyddsplan, och skall ha tillräckliga kunskaper och tillräcklig skicklighet för att kunna utföra sina uppgifter med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.3 För att säkerställa ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan skall övningar hållas med lämpliga mellanrum, varvid hänsyn skall tas till de olika verksamhetstyper som bedrivs i hamnanläggningen, personaländringar i hamnanläggningen, de typer av fartyg som hamnanläggningen betjänar och andra relevanta omständigheter, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.4 Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall säkerställa en effektiv samordning och ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan genom att delta i övningar med lämpliga mellanrum med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

19. KONTROLL OCH CERTIFIERING AV FARTYG

19.1 Kontroller

- 19.1.1 Alla fartyg som omfattas av denna del av koden skall vara föremål för nedanstående kontroller:
- .1 En första kontroll innan fartyget tas i drift eller innan det certifikat som föreskrivs i avsnitt 19.2 utfärdas för första gången, som skall omfatta en fullständig kontroll av fartygets sjöfartsskyddssystem och tillhörande sjöfartsskyddsutrustning

som omfattas av tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2, denna del av koden och av fartygets godkända skyddsplan. Kontrollen skall säkerställa att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord helt uppfyller de tillämpliga kraven i kapitel XI-2 och denna del av koden och är i tillfredsställande skick och lämpade för den verksamhet för vilken fartyget är avsett.

- .2 En förnyad kontroll i intervaller som anges av myndigheten, dock inte överstigande fem år, förutom i de fall där avsnitt 19.3 är tillämpligt. Denna kontroll skall säkerställa att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord helt uppfyller de tillämpliga kraven i kapitel XI-2, denna del av koden och fartygets godkända skyddsplan och är i tillfredsställande skick och lämpade för den verksamhet för vilken fartyget är avsett.
- .3 Minst en mellanliggande kontroll. Om endast en mellanliggande kontroll utförs skall denna äga rum mellan certifikatets andra och tredje årsdag enligt definitionen i regel 1/2(n). Den mellanliggande kontrollen skall omfatta inspektion av sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord, för att säkerställa att det allttjämt är i tillfredsställande skick för den verksamhet för vilken fartyget är avsett. En sådan mellanliggande kontroll skall noteras genom en påteckning på certifikatet.
- .4 Alla ytterligare kontroller som bestäms av myndigheten.

19.1.2 Kontrollerna av fartygen skall utföras av myndighetens tjänstemän. Myndigheten får emellertid överlåta kontrollen till en sådan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som avses i regel XI-2/1.

19.1.3 Den berörda myndigheten skall alltid ansvara för att kontrollen utförts i sin helhet och på ett verkningsfullt sätt samt vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna skyldighet uppfylls.

19.1.4 Sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget skall efter kontroll underhållas för att överensstämja med bestämmelserna i reglerna XI-2/4.2 och XI-2/6, denna del av koden och fartygets godkända skyddsplan. Efter det att kontroll utförts enligt avsnitt 19.1.1 får inga ändringar göras i sjöfartsskyddssystemet eller i tillhörande sjöfartsskyddsutrustning eller fartygets godkända skyddsplan utan myndighetens medgivande.

19.2 Utfärdande av eller påskrift på certifikatet

- 19.2.1 Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas efter den första kontrollen eller förnyad kontroll i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 19.1. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
- 19.2.2 Ett sådant certifikat skall utfärdas eller påtecknas av antingen myndigheten eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för myndighetens räkning.
- 19.2.3 En annan fördragsslutande stat får, på begäran av myndigheten, föranstalta om kontroll av fartyget och skall, om den är övertygad om att bestämmelserna i avsnitt 19.1.1 är uppfyllda, utfärda eller ge bemyndigande att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för fartyget och, när så är tillämpligt, påteckna eller ge bemyndigande för påskrift på det certifikatet för fartyget, i enlighet med denna kod.
- 19.2.3.1 En kopia av certifikatet och en kopia av kontrollrapporten skall snarast möjligt skickas till den myndighet som begärt kontrollen.
- 19.2.3.2 Ett på detta sätt utfärdat certifikat skall innehålla en förklaring som går ut på att det har utfärdats på begäran av myndigheten, och att det skall ha samma kraft och mottaga samma erkännande som ett certifikat som utfärdats enligt avsnitt 19.2.2.
- 19.2.4 Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet skall utformas enligt den modell som finns i tillägget till denna kod. Om det språk som används inte är engelska, franska eller spanska skall texten omfatta en översättning till ett av dessa språk.

19.3. Certifikatets varaktighet och giltighet

- 19.3.1 Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas för en period som anges av myndigheten, dock inte för en period längre än fem år.
- 19.3.2 När en förnyad kontroll slutförs inom tre månader före det att det befintliga certifikatet löper ut, skall det nya certifikatet gälla från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som ej ligger längre fram i tiden än fem år från det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla.
- 19.3.2.1 När den förnyade kontrollen slutförs efter det att det befintliga certifikatet upphört att gälla, skall det nya certifikatet gälla från det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som ej ligger längre fram i tiden än fem år från det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla.

- 19.3.2.2 När den förnyade kontrollen slutförs mer än tre månader före det att det befintliga certifikatet upphör att gälla skall det nya certifikatet gälla från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes.
- 19.3.3 Om ett certifikat är utfärdat för en period som är kortare än fem år får myndigheten förlänga certifikatets giltighet till ett senare datum inom den maximala period som anges i avsnitt 19.3.1, förutsatt att de kontroller som det hänvisas till i avsnitt 19.1.1 och som gäller när certifikatet är utfärdat för en period på fem år har utförts enligt bestämmelserna.
- 19.3.4 Om en förnyad kontroll har slutförts och ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller överlämnas till fartyget innan det befintliga certifikatet upphör att gälla, får myndigheten eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för myndighetens räkning påteckna det befintliga certifikatet, varvid ett sådant certifikat skall godtas som giltigt under en ytterligare period som inte får överskrida fem månader från det datum certifikatet upphörde att gälla.
- 19.3.5 Om fartyget vid den tidpunkt då certifikatet upphör att gälla inte befinner sig i en hamn där certifikatet skall kontrolleras, får myndigheten förlänga certifikatets giltighet. Denna förlängning får emellertid endast beviljas för att göra det möjligt för fartyget att slutföra sin resa till den hamn där det skall kontrolleras och då bara i fall där det är rätt och rimligt att göra detta. Ett certifikat får inte förlängas för en period längre än tre månader, och det fartyg som beviljas en förlängning får inte, efter det att det ankommit till den hamn där certifikatet skall kontrolleras, på grund av att det har en sådan förlängning, lämna den hamnen utan att ha fått ett nytt certifikat. När den förnyade kontrollen är slutförd skall det nya certifikatet vara giltigt till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från det att det tidigare certifikatet upphörde att gälla, innan förlängningen beviljades.
- 19.3.6 Ett certifikat som utfärdats till ett fartyg i trafik på korta resor och som inte förlängts enligt föregående bestämmelser i detta avsnitt, får förlängas av myndigheten med en respitperiod på upp till en månad från det upphörandedatum som anges på certifikatet. När den förnyade kontrollen är slutförd skall det nya certifikatet vara giltigt till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från och med det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla, innan förlängningen beviljades.
- 19.3.7 Om en mellanliggande kontroll slutförs före den period som anges i avsnitt 19.1.1 gäller följande:

- .1 Det upphörandedatum som anges på certifikatet skall ändras genom påskrift till ett datum som inte får ligga längre fram i tiden än tre år från det datum den mellanliggande kontrollen slutfördes.
- .2 Upphörandedatumet får förbli oförändrat, förutsatt att ytterligare en eller flera kontroller utförs, så att den maximala perioden mellan kontrollerna som föreskrivs i avsnitt 19.1.1 inte överskrids.

19.3.8 Ett certifikat som utfärdats enligt avsnitt 19.2 skall upphöra att gälla om

- .1 de tillämpliga kontrollerna inte slutförs inom de perioder som anges i avsnitt 19.1.1,
- .2 certifikatet inte förses med påskrift enligt avsnitt 19.1.1.3 och, när så är tillämpligt, 19.3.7.1,
- .3 ett rederi övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av rederiet, och
- .4 vid överföring av fartyget till en annan flaggstat.

19.3.9 När det gäller

- .1 fartyg som överförs till en annan fördragsslutande stat skall den fördragsslutande stat, vars flagg fartyget tidigare förde, snarast möjligt överlämna kopior på, och all information som hänför sig till, det internationella sjöfartsskyddscertifikat som fartyget medförde före överföringen och kopior på tillgängliga kontrollrapporter till myndigheten i den nya flaggstaten, eller
- .2 ett rederi som övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av det rederiet, skall det tidigare rederiet snarast möjligt överlämna kopior av all information som hänför sig till det internationella sjöfartsskyddscertifikatet eller för att underlätta de kontroller som anges i avsnitt 19.4.2 till det mottagande rederiet.

19.4 Interimistisk certifiering

19.4.1 De certifikat som anges i avsnitt 19.2 skall endast utfärdas när den myndighet som utfärdar certifikatet är fullt övertygad om att fartyget uppfyller kraven i avsnitt 19.1. Efter den 1 juli 2004 får emellertid myndigheten när det gäller

- .1 ett fartyg som saknar certifikat då det levereras, sätts i trafik eller på nytt sätts i trafik,

- .2 överföring av ett fartyg från en fördragsslutande stats flagg till en annan fördragsslutande stats flagg,
- .3 överföring av ett fartyg till en fördragsslutande stats flagg från en stat som inte är en fördragsslutande stat, eller
- .4 ett rederi som övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av rederiet,

fram till det att det certifikat som avses i avsnitt 19.2 utfärdats, låta utfärda ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat, som är utformat enligt den modell som finns i tillägget till denna del av koden.

19.4.2 Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat får endast utfärdas när myndigheten eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för myndighetens räkning har kontrollerat följande:

- .1 Den skyddsutredning av fartyg som krävs i denna del av koden har utförts.
- .2 En kopia av fartygets skyddsplan som uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod finns ombord, har lagts fram för granskning och godkännande och har införts ombord på fartyget.
- .3 Fartyget är försett med ett skyddslarmsystem som uppfyller kraven i regel XI-2/6 om så föreskrivs.
- .4 Rederiets skyddschef
 - .1 har säkerställt att
 - .1 fartygets skyddsplan har granskats för överensstämmelse med denna del av koden,
 - .2 planen har lämnats in för godkännande, och
 - .3 planen har införts ombord på fartyget, och
 - .2 har vidtagit nödvändiga åtgärder, inbegripet åtgärder för övningar och interna kontroller genom vilka rederiets skyddschef har försäkrat sig om att fartyget kommer att klara den föreskrivna kontrollen i enlighet med avsnitt 19.1.1.1 inom sex månader.
- .5 Åtgärder har vidtagits för genomförande av föreskrivna kontroller i enlighet med avsnitt 19.1.1.1.

- .6 Befälhavaren, fartygets skyddschef och övrig fartygspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter är väl förtrogna med sina uppgifter och sitt ansvar enligt denna del av koden och med tillämpliga bestämmelser i den skyddsplan för fartyget som finns ombord och har fått sådan information på det arbetsspråk som används av fartygets besättning eller språk som förstås av dem.
- .7 Fartygets skyddschef uppfyller kraven i denna del av koden.
- 19.4.3 Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat får utfärdas av myndigheten eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation med befogenhet att agera för myndighetens räkning.
- 19.4.4 Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall gälla för en period på sex månader eller fram till det att det certifikat som föreskrivs i avsnitt 19.2 har utfärdats, beroende på vilket som inträffar först, och får inte förlängas.
- 19.4.5 En fördragsslutande stat får inte låta utfärda ett efterföljande interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat till ett fartyg om ett av fartygets eller rederiets syften med att begära ett sådant certifikat, enligt myndighetens eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationens bedömning, är att undvika full överensstämmelse med kapitel XI-2 och denna del av koden för en period bortom den som gäller för det ursprungliga interimistiska certifikatet enligt specifikation i avsnitt 19.4.4.
- 19.4.6 Vid tillämpning av regel XI-2/9 får fördragsslutande stater, innan de godtar ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat som ett giltigt certifikat, försäkra sig om att kraven i avsnitten 19.4.2.4 till 19.4.2.6 är uppfyllda.

Tillägg till del A

Tillägg 1

Formulär för internationellt sjöfartsskyddscertifikat

INTERNATIONELLT SJÖFARTSSKYDDSCERTIFIKAT

(Officiell stämpel) (Stat)

Certifikatnummer

Utfärdat enligt bestämmelserna i

INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYG OCH I
HAMNANLÄGGNINGAR (ISPS-KODEN)

Enligt bemyndigande av regeringen i

namn)

(statens

(bemyndigad person eller organisation)

Fartygets namn :
Särskiljande siffror eller bokstäver :
Hemort :
Typ av fartyg :
Bruttodräktighet :
IMO-nummer :
Rederiets namn och adress :

HÄRMED INTYGAS ATT

1. sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget har kontrollerats i enlighet med avsnitt 19.1 i del A i ISPS-koden,
2. kontrollen visade att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga krav i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden och att
3. fartyget har en godkänd skyddsplan.

Datum för första kontroll/förnyad kontroll på vilken certifikatet grundas

Detta certifikat är giltigt till

med förbehåll för kontroller i enlighet med avsnitt 19.1.1 i del A i ISPS-koden.

Utfärdat i _____
(Ort för certifikatets utfärdande)

Datum
(namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman
som utfärdar certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR MELLANLIGGANDE KONTROLL

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

HÄRMED INTYGAS att en mellanliggande kontroll som föreskrivs i avsnitt 19.1.1 i del A i ISPS-koden har utförts och att fartyget därvid befunnits uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

Mellanliggande kontroll Namnteckning
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
Ort..
Datum

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR YTTERLIGARE KONTROLLER*

Ytterligare kontroll Namnteckning
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
Ort..
Datum

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll Namnteckning
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
Ort..
Datum

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll Namnteckning
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
Ort..
Datum

(Myndighetens stämpel)

* Denna del av certifikatet skall anpassas av förvaltningen för att uppge om den har fastslagit ytterligare kontroll som visats av uppställningen i avsnitt 19.1.1.4.

**YTTERLIGARE KONTROLL I ENLIGHET MED AVSNITT
A/19.3.7.2
I ISPS-KODEN**

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

HÄRMED INTYGAS att en ytterligare kontroll enligt kraven i avsnitt 19.3.7.2 i del A i ISPS-koden utförts och att fartyget därvid befunnits uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

Namnteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort..

Datum

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS
GILTIGHETSTID OM DENNA ÄR KORTARE ÄN 5 ÅR NÄR
AVSNITT A/19.3.3 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

Fartyget uppfyller tillämpliga bestämmelser i del A i ISPS-koden och certifikatet skall i enlighet med avsnitt 19.3.3 i del A i ISPS-koden godtas som giltigt fram till den

Namnteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort..

Datum

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT NÄR DEN FÖRNYADE KONTROLLEN HAR
SLUTFÖRTS OCH AVSNITT A/19.3.4 I ISPS-KODEN ÄR
TILLÄMPLIGT**

Fartyget uppfyller tillämpliga bestämmelser i del A i ISPS-koden och detta certifikat skall i enlighet med avsnitt 19.3.4 i del A i ISPS-koden godtas som giltigt fram till den

Namnteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.

Datum

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS
GILTIGHETSTID TILL DESS FARTYGET ANLÖPER
KONTROLLHAMNEN, NÄR AVSNITT A/19.3.5 I ISPS-KODEN
ÄR TILLÄMPLIGT ELLER FÖR EN RESPITPERIOD, NÄR
AVSNITT A/19.3.6 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

Prop. 2003/04:106

Bilaga 1

Detta certifikat skall i enlighet med avsnitt 19.3.5 / 19.3.6* i del A i ISPS-koden godtas som giltigt till den

Namnsteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort

Datum

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FRAMFLYTTNING AV DATUM FÖR
GILTIGHETENS UPPHÖRANDE, NÄR AVSNITT A/19.3.7.1 I
ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

I enlighet med avsnitt 19.3.7.1 i del A i ISPS-koden är det nya datum vid vilket certifikatet upphör att gälla den**

Namnsteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort..

Datum

(Myndighetens stämpel)

TILLÄGG 2

Formulär för interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat

INTERIMISTISKT INTERNATIONELLT SJÖFARTSSKYDDSCERTIFIKAT

(Officiell stämpel)

(Stat)

Certifikatnummer

Utfärdat enligt bestämmelserna i
INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ
FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR
(ISPS-KODEN)

Enligt bemyndigande av regeringen i

(statens namn)

av

(bemyndigad person eller organisation)

Fartygets namn :
Särskiljande siffror eller bokstäver :
Hemort :
Typ av fartyg :
Bruttodräktighet :
IMO-nummer :
Rederiets namn och adress :

Är detta ett efterföljande interimistiskt certifikat? Ja/Nej*

Om Ja, när utfärdades det första interimistiska certifikatet?

.....

HÄRMED INTYGAS ATT kraven i avsnitt A/19.4.2 i ISPS-koden är uppfyllda.

Detta certifikat har utfärdats i enlighet med avsnitt A/19.4 i ISPS-koden.

Detta certifikat är giltigt till den

.....

Utfärdat i

(Ort för certifikatets utfärdande)

Prop. 2003/04:106

Bilaga 1

Datum

.....

*(namnteckning på den vederbörligen bemyndigade
tjänsteman som utfärdar certifikatet)*

(Den utfärdande myndighetens stämpel)

"Del B

RIKTLINJER TILL BESTÄMMELSERNA I KAPITEL XI-2 I

BILAGAN TILL

1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM

SÄKERHETEN

FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (SOLAS 74) MED

ÄNDRINGAR

OCH DEL A I DENNA KOD

1. INLEDNING

Allmänt

- 1.1 I förordet till denna kod anges att kapitel XI-2 och del A utgör ett nytt internationellt ramverk för åtgärder som syftar till att öka sjöfartsskyddet och genom vilket fartyg och hamnanläggningar kan samarbeta för att upptäcka och avstyra ageranden som hotar säkerheten inom sjöfarten.
- 1.2 Denna inledning innehåller en strikt men kortfattad beskrivning av de processer som lett fram till upprättandet och införandet av de åtgärder och arrangemang som behövs för att uppnå och upprätthålla överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod, samt identifieras de huvudområden för vilka riktlinjer tillhandahålls. Riktlinjerna beskrivs i punkterna 2 till 19. Man tar här också upp viktiga punkter att beakta vid tillämpning av riktlinjerna för fartyg och hamnanläggningar.
- 1.3 Om läsaren endast är intresserad av de delar som berör fartyg, rekommenderar vi att denna del av koden ändå läses i sin helhet, framför allt de punkter som berör hamnanläggningar. Detsamma gäller för dem som i första hand är intresserade av den del som handlar om hamnanläggningar, som vi alltså då rekommenderar att även läsa punkterna om fartyg.
- 1.4 Riktlinjerna i följande punkter berör huvudsakligen skyddet av fartyget när det ligger i en hamnanläggning. Det kan emellertid uppstå situationer där ett fartyg kan utgöra ett hot mot en hamnanläggning, t.ex. eftersom fartyget, när det väl ligger i hamnanläggningen, skulle kunna användas som bas för ett angrepp. Vid bedömning av lämpliga skyddsåtgärder för att skydda mot fartygsbaserade säkerhetshot bör de personer som gör skyddsutredningen av hamnanläggningen eller utarbetar

hamnanläggningens skyddsplan göra lämpliga anpassningar till riktlinjerna i följande punkter.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- 1.5 Läsaren uppmärksammas på att ingenting i denna del av koden skall läsas eller tolkas i strid mot någon av bestämmelserna i kapitel XI-2 eller del A i koden, eftersom nämnda bestämmelser alltid har tolkningsföreträde vid all oavsiktlig inkonsekvens i denna del av koden. Riktlinjerna i denna del av koden skall alltid läsas, tolkas och tillämpas på ett sätt som står i överensstämmelse med de syften, mål och principer som fastställs i kapitel XI-2 och del A i koden.

De fördragsslutande staternas ansvar

- 1.6 De fördragsslutande staterna har enligt bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod olika typer av ansvar, vilket bl.a. omfattar

- fastställande av lämplig skyddsnivå,
- godkännande av fartygets skyddsplan och alla ändringar i tidigare godkänd plan,
- kontroll av att fartygen uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod och utfärdande av ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat,
- fastställande av vilka av de hamnanläggningar som finns inom territoriet, som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig med ansvar för utarbetande av hamnanläggningens skyddsplan,
- tillsyn av att skyddsutredningen av hamnanläggningen genomförs och godkänns, samt alla efterföljande ändringar i en tidigare godkänd bedömning,
- godkännande av hamnanläggningens skyddsplan och alla efterföljande ändringar i tidigare godkänd plan,
- utförande av kontrollen av efterlevnaden,
- prövning av godkända planer, och
- information till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) samt sjöfartsnäringen.

- 1.7 En fördragsslutande stat kan utnämna eller inrätta en utsedd myndighet som underställs regeringen för att genomföra statens skyddsskyldigheter avseende hamnanläggningar enligt kapitel XI-2 och del A i denna kod och ge erkända sjöfartsskyddsorganisationer uppdraget att utföra visst arbete vad gäller hamnanläggningarna,

dock skall det slutgiltiga godkännandet av detta arbete ges av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten. Myndigheterna kan också delegera åtagandet avseende vissa skyddsskyldigheter rörande fartyg till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. Följande skyldigheter eller verksamheter kan inte delegeras till erkända sjöfartsskyddsorganisationer:

Fastställande av tillämplig skyddsnivå.

- Fastställande av vilka av de hamnanläggningar som ligger inom en fördragsslutande stats territorium, som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan för hamnanläggningen.
- Godkännande av skyddsutredningen av hamnanläggningen och alla efterföljande ändringar till en tidigare godkänd bedömning.
- Godkännande av en skyddsplan för en hamnanläggning och alla efterföljande ändringar i en tidigare godkänd plan.
- Utförande av kontrollen av efterlevnaden.
- Fastställande av kraven på en sjöfartsskyddsdeklaration.

Fastställande av skyddsnivå

1.8 Det åligger den fördragsslutande staten att fastställa vilken skyddsnivå som skall gälla vid en viss tidpunkt för fartyg och hamnanläggningar. I del A i denna kod definieras följande tre skyddsnivåer för internationell tillämpning:

- Skyddsnivå 1, normal, den skyddsnivå på vilken fartyg och hamnanläggningar normalt arbetar.
- Skyddsnivå 2, förhöjt skydd, den skyddsnivå som skall gälla så länge det föreligger en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
- Skyddsnivå 3, exceptionell, den skyddsnivå som skall gälla under den tid det föreligger en sannolik eller överhängande risk för säkerhetstillbud.

Rederiet och fartyget

1.9 Rederier som driver fartyg som omfattas av kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en skyddschef för rederiet och en för vart och ett av sina fartyg. Dessa tjänstemäns arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.

- 1.10 Rederiets skyddschef ansvarar bland annat för att fartygens skyddsutredning utförs på rätt sätt, att en skyddsplan utarbetas för fartygen och att dessa skickas in för godkännande av myndigheten eller för myndighetens räkning och därefter förvaras ombord på varje fartyg som omfattas av del A i denna kod och för vilka rederiet utsett den personen som skyddschef.
- 1.11 Fartygets skyddsplan bör innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som bör vidtas ombord i syfte att säkerställa att fartyget alltid tillämpar skyddsnivå 1. Planen bör också innehålla information om de extra eller intensifierade skyddsåtgärder som kan vidtas ombord för att byta till skyddsnivå 2 efter instruktion om att göra så. Planen bör dessutom innehålla information om tänkbara, förberedande åtgärder som skall vidtas ombord såsom omedelbar åtgärd vid instruktion till fartyget från de ledningsansvariga för åtgärder på skyddsnivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot därom.
- 1.12 Fartyg som omfattas av kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan, godkänd av eller för myndighetens räkning. Rederiets och fartygets skyddschefer bör kontinuerligt övervaka planens tillämplighet och effektivitet, vilket också innebär genomförande av interna kontroller. Ändringar i någon del av en godkänd plan, som enligt myndigheten kräver ytterligare godkännande, skall skickas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen ombord på fartyget.
- 1.13 Fartyget skall medföra ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som anger att fartyget uppfyller kraven i kapitel XI-2 i del A i denna kod. Del A i denna kod innehåller bestämmelser rörande kontroll och certifiering av att fartyget uppfyller kraven vid den första kontrollen, samt vid förnyade och mellanliggande kontroller.
- 1.14 När ett fartyg ligger i en hamn eller anlöper en hamn i en fördragsslutande stat, äger denna stat rätt att enligt bestämmelserna i regel XI-2/9 kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna när det gäller det fartyget. Fartyget kan utsättas för inspektioner utförda av hamnstaten, även om sådana inspektioner normalt inte omfattar bedömning av fartygets skyddsplan, utom under särskilda omständigheter. Fartyget kan också komma att utsättas för ytterligare kontrollåtgärder om den fördragsslutande stat som kontrollerar efterlevnaden av bestämmelserna har skäl att tro att fartygets sjöfartsskydd eller skyddet i den hamnanläggning som fartyget anlöpt har äventyrats.
- 1.15 Fartyget skall också medföra information ombord, som på begäran skall kunna uppvisas för den fördragsslutande staten, om vem som ansvar för beslut rörande anställning av fartygets personal och för olika typer av beslut rörande fartygets drift.

- 1.16 Samtliga fördragsslutande stater skall se till att en skyddsutredning görs för samtliga hamnanläggningar som ligger inom det egna territoriet och som betjänar fartyg i internationell fart. Den fördragsslutande staten, en utsedd myndighet eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation får utföra denna bedömning. Hamnanläggningarnas skyddsutredning skall godkännas av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten. Detta godkännandeförfarande kan inte delegeras. Hamnanläggningarnas skyddsutredning bör ses över regelbundet.
- 1.17 Skyddsutredningen avseende en hamnanläggning utgör en grundläggande riskanalys av alla aspekter på en hamnanläggnings verksamhet, i syfte att fastställa vilken eller vilka delar som är mest utsatta och/eller mest sannolikt skulle kunna utsättas för ett angrepp. En säkerhetsrisk utgörs av ett hot om angrepp i kombination med sårbarheten hos målet och följderna av ett angrepp.

Bedömningen skall omfatta

fastställande av det uppfattade hotet mot hamnanläggningarna och infrastrukturen,

identifiering av den potentiella sårbarheten, och

en bedömning av följderna vid ett tillbud.

Efter avslutad analys kommer det att vara möjligt att göra en övergripande bedömning av risknivån. Skyddsutredningarna avseende hamnanläggningarna skall vara en hjälp för att fastställa vilka hamnanläggningar som skall utse en skyddschef och utarbeta en skyddsplan.

- 1.18 Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en skyddschef. Dennes arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.
- 1.19 Hamnanläggningens skyddsplan bör innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som bör vidtas i hamnanläggningen för att säkerställa att den alltid arbetar på skyddsnivå 1. Planen bör också innehålla information om ytterligare eller intensifierade skyddsåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att gå över till och arbeta på skyddsnivå 2 när den uppmanas göra det. Planen bör dessutom innehålla information om möjliga förberedelseåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att möjliggöra omedelbar åtgärd efter instruktion från de ledningsansvariga för åtgärder på skyddsnivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot där om.

1.20 Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan för hamnanläggningar, godkänd av den fördragsslutande staten eller denna stats utsedda myndighet. Hamnanläggningens skyddschef bör införa sina bestämmelser och övervaka att planen alltid är effektiv och relevant, samt genomföra interna kontroller av tillämpningen av planen. Ändringar i delar av en godkänd plan, som enligt den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kräver ett godkännande, skall lämnas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen och innan de genomförs i hamnanläggningen. Den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kan pröva planens effektivitet. Hamnanläggningens skyddsplan eller den bedömning på vilken planen har grundats bör ses över regelbundet. Dessa aktiviteter kan leda till ändringar i den godkända planen. Alla ändringar i specificerade delar av en godkänd plan skall tillställas den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten för godkännande.

1.21 Fartyg som utnyttjar hamnanläggningar kan utsättas för hamnstatens kontrollinspektioner och de ytterligare kontrollåtgärder som beskrivs i regel XI-2/9. Berörda myndigheter kan begära information om fartyget, dess last, passagerare och besättning innan fartyget tillåts anlöpa hamnen. Det kan finnas situationer då anlop av hamnen kan nekas.

Information och kommunikation

1.22 I kapitel XI-2 och del A i denna kod krävs att den fördragsslutande staten förser IMO med viss information samt att information skall hållas tillgänglig för att möjliggöra effektiv kommunikation mellan de fördragsslutande staterna och mellan rederiets/fartygets skyddschefer och hamnanläggningens skyddschef.

2. DEFINITIONER

2.1 Här tillhandahålls inga riktlinjer avseende de definitioner som anges i kapitel XI-2 eller del A i denna kod.

2.2 I denna del av koden avses med

- .1 *avsnitt*: ett avsnitt i del A i koden som anges som "avsnitt A/<följt av avsnittets nummer>",
- .2 *punkt*: en punkt i denna del av koden som anges som "punkt <följt av punktens nummer>", och
- .3 *fördragsslutande stat*: när begreppet används i punkterna 14–18, en fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen är belägen, inbegripet en hänvisning till den utsedda myndigheten.

3. TILLÄMPNING

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Allmänt

- 3.1 Riktlinjerna i denna del av koden bör beaktas när de krav som anges i kapitel XI-2 och del A i denna kod verkställs.
- 3.2 Det bör emellertid understrykas att riktlinjernas tillämpning beror på typen av fartyg, dess last och/eller passagerare, vilken typ av trafik fartyget går i och situationen i de hamnanläggningar fartyget anlöper.
- 3.3 På samma sätt gäller att tillämpningen av riktlinjerna för hamnanläggningar beror på hamnanläggningen som sådan, typen av fartyg som nyttjar hamnanläggningen, dess last och/eller passagerare och vilken typ av trafik de fartyg som anlöper hamnen går i.
- 3.4 Bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod är inte avsedda att gälla för hamnanläggningar som är konstruerade för och huvudsakligen används för militära ändamål.

4. DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNAS ANSVAR

Sekretess för bedömningar och planer

- 4.1 Den fördragsslutande staten bör se till att lämpliga åtgärder vidtas för att undvika obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel rörande fartygens skyddsutredningar och skyddsplaner, skyddsutredningarna avseende hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner samt enskilda bedömningar och planer.

Utsedda myndigheter

- 4.2 Den fördragsslutande staten kan utnämna en utsedd myndighet underställd regeringen för att utföra det skyddsarbete som berör hamnanläggningar enligt kapitel XI-2 eller del A i denna kod.

Erkända sjöfartsskyddsorganisationer

- 4.3 En fördragsslutande stat får ge en erkänd sjöfartsskyddsorganisation befogenhet att utföra viss skyddsrelaterad verksamhet, inbegripet
 - .1 godkännande och ändringar av fartygens skyddsplaner för myndighetens räkning,
 - .2 kontroll och certifiering av att fartygen uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, för myndighetens räkning, och

- .3 de skyddsutredningar den fördragsslutande staten anser vara nödvändiga för en hamnanläggning.
- 4.4 De erkända sjöfartsskyddsorganisationerna får också tillhandahålla råd och hjälp till rederier och hamnanläggningar i skyddsfrågor, inbegripet frågor rörande fartygens skyddsutredningar och skyddsplaner, samt skyddsutredningarna av hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner. Detta kan omfatta utarbetande av fartygens skyddsplaner eller skyddsutredningarna av hamnanläggningarna eller hamnanläggningarnas skyddsplaner. Om en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utför en sådan skyddsutredning eller skyddsplan skall den sjöfartsskyddsorganisationen inte bemyndigas att godkänna det fartygets skyddsplan.
- 4.5 Vid bemyndigande av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör den fördragsslutande staten beakta kompetensen i den aktuella sjöfartsskyddsorganisationen. En erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör kunna uppvisa
 - .1 expertkunskaper inom tillämpliga sjöfartsskyddsområden,
 - .2 lämpligt kunnande om drift av fartyg och hamnar, inbegripet kunskap om fartygskonstruktion och fartygsdesign om tjänster till fartyg tillhandahålls, samt hamnkonstruktion och hamndesign om tjänster till hamnanläggningar tillhandahålls,
 - .3 förmåga att bedöma de sannolika skyddsrisiker som skulle kunna uppstå vid drift av fartyg och hamnanläggningar, inbegripet vid samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) och hur sådana risker minimeras,
 - .4 förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper,
 - .5 förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga trovärdighet,
 - .6 förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel,
 - .7 kunskaper om kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod och tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,
 - .8 kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
 - .9 kunskaper om igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,

- .10 förmåga att på icke-diskriminerande basis känna igen egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten,
- .11 kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder, och
- .12 kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

Vid delegering av specifika uppdrag till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör den fördragsslutande staten och dess myndighet se till att den sjöfartsskyddsorganisationen har den kompetens som behövs för uppdraget.

- 4.6 En erkänd sjöfartsskyddsorganisation som avses i regel I/6 och som uppfyller kraven i regel XI-1/1, kan utses som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation förutsatt att den har den expertis inom skyddsrelaterad frågor som anges i punkt 4.5.
- 4.7 En hamnmyndighet eller hamnoperatör kan utses till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, förutsatt att den har den expertis inom skyddsrelaterade frågor som anges i punkt 4.5.

Fastställande av skyddsnivå

- 4.8 Den fördragsslutande staten bör vid fastställande av skyddsnivå ta hänsyn till allmän och specifik information om hot. Den fördragsslutande staten bör fastställa den skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar till en av följande tre nivåer:
 - Skyddsnivå 1: normal, den skyddsnivå på vilken fartyg och hamnanläggningar normalt arbetar.
 - Skyddsnivå 2: förhöjt skydd, den skyddsnivå som skall gälla så länge det föreligger en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
 - Skyddsnivå 3: exceptionell, den skyddsnivå som skall gälla under den tid då det föreligger en sannolik eller överhängande risk för säkerhetstillbud.
- 4.9 Tillämpning av skyddsnivå 3 bör vara en exceptionell åtgärd, som endast skall vidtas när det föreligger trovärdig information om att ett säkerhetstillbud är sannolikt eller överhängande. Skyddsnivå 3 bör endast gälla under den tid det identifierade säkerhetshotet eller det aktuella säkerhetstillbudet föreligger. Skyddsnivån kan ändras från nivå 1 till nivå 2 och vidare till nivå 3, men det är också möjligt att ändra nivå direkt från nivå 1 till nivå 3.

- 4.10 Befälhavaren har alltid det slutgiltiga ansvaret för fartygets skydd. Befälhavaren kan vid skyddsnivå 3 även begära förtydligande eller ändringar av instruktioner utfärdade av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet därom, om det föreligger sannolik risk för att någon instruktion, om den följs, skulle kunna vara negativ för fartygets skydd.
- 4.11 Rederiets eller fartygets skyddschef bör vid första möjliga tillfälle samarbeta med hamnanläggningens skyddschef i den hamnanläggning fartyget avser att anlöpa, för att fastställa vilken skyddsnivå som skall gälla för det fartyget i den hamnanläggningen. Efter att ha upprättat kontakt med ett fartyg bör hamnanläggningens skyddschef informera fartyget om alla senare ändringar av hamnanläggningens skyddsnivå och förse fartyget med relevant sjöfartsskyddsinformation.
- 4.12 Det kan finnas omständigheter under vilka ett enskilt fartyg kan hålla en högre skyddsnivå än den hamnanläggning fartyget anlöper, men det kan däremot inte finnas några omständigheter under vilka ett fartyg kan hålla en lägre skyddsnivå än den hamnanläggning det anlöper. Om ett fartyg har en högre skyddsnivå än den hamnanläggning det avser att anlöpa bör rederiets eller fartygets skyddschef omedelbart informera hamnanläggningens skyddschef därom. Hamnanläggningens skyddschef bör utföra en bedömning av den särskilda situationen i samråd med rederiets eller fartygets skyddschef och överenskomma om lämpliga skyddsåtgärder med fartyget, vilket kan omfatta utfärdande och undertecknande av en sjöfartsskyddsdeklaration.
- 4.13 De fördragsslutande staterna bör överväga hur information om skyddsnivåändringar kan spridas på snabbaste sätt. Myndigheterna kan använda Navtex-meddelanden eller underrättelser för sjöfaranden (Notices to Mariners) som metod för att informera rederiernas och fartygens skyddschefer om sådana skyddsnivåändringar. De kan också välja andra informationskanaler, som ger motsvarande eller snabbare spridning och täckning. De fördragsslutande staterna bör upprätta ett informationssystem riktat till hamnanläggningarnas skyddschefer när det gäller skyddsnivåändringar. De fördragsslutande staterna bör utarbeta och upprätthålla en förteckning med kontaktuppgifter för de personer som behöver informeras vid skyddsnivåändringar. Även om skyddsnivån inte behöver betraktas som särskilt känslig, kan underliggande hotbild vara mycket känslig. De fördragsslutande staterna bör nogsamt beakta typ och detaljer i den överlämnade informationen och den metod med vilken informationen sprids till fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas skyddschefer.

Kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner

4.14 IMO skall informeras om vilka hamnanläggningar som har en skyddsplan och denna information skall också hållas tillgänglig för rederiernas och fartygens skyddschefer. Endast information om att skyddsplanen existerar måste offentliggöras. De fördragsslutande staterna bör beakta möjligheten att upprätta antingen centrala eller regionala kontaktpunkter eller andra sätt att tillhandahålla aktuell information om var skyddsplanerna gäller, tillsammans med information om hur hamnanläggningens skyddschef kontaktas. Förekomsten av sådana kontaktpunkter bör offentliggöras. Staterna kan också tillhandahålla information om erkända sjöfartsskyddsorganisationer utsedda att agera för den fördragsslutande statens räkning, tillsammans med information om det specifika ansvar och de befogenheter som delegerats till en sådan sjöfartsskyddsorganisation.

4.15 I fall där en hamn inte har någon skyddsplan (och därför inte någon sjöfartsskyddsansvarig) bör den centrala eller regionala kontaktpunkten kunna identifiera en lämpligt kvalificerad person i land, som vid behov kan ordna med införande av lämpliga skyddsåtgärder under den tid fartyget vistas i hamnen.

4.16 De fördragsslutande staterna bör också tillhandahålla kontaktuppgifter om de tjänstemän till vilka fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas skyddschefer kan rapportera om skyddsrelaterade frågor. Dessa tjänstemän bör bedöma rapporterna innan åtgärder vidtas. Sådan rapporterad sjöfartsskyddsinformation kan beröra de skyddsåtgärder som faller under en annan fördragsslutande stats jurisdiktion. I så fall bör den fördragsslutande staten överväga huruvida deras motpart i den andra fördragsslutande staten skall kontaktas för diskussion om huruvida åtgärder skall vidtas. Kontaktuppgifterna för tjänstemännen bör därför överlämnas till IMO.

4.17 De fördragsslutande staterna bör på begäran också göra den information som anges i punkterna 4.14 till 4.16 tillgänglig för andra fördragsslutande stater.

Identitetshandlingar

4.18 De fördragsslutande staterna uppmanas utfärda identitetshandlingar till tjänstemän som får gå ombord på fartyg eller in i hamnanläggningar, som dessa kan medföra när de utför sitt officiella uppdrag, och införa förfaranden för kontroll av sådana handlingar.

Fasta och flytande plattformar och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss

4.19 De fördragsslutande staterna bör överväga möjligheten att införa lämpliga skyddsåtgärder för fasta och flytande plattformar och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, i syfte att möjliggöra

Fartyg som inte är skyldiga att uppfylla kraven i del A i denna kod

4.20 De fördragsslutande staterna bör överväga möjligheten att införa lämpliga skyddsåtgärder för att öka sjöfartsskyddet för fartyg som inte omfattas av kapitel XI-2 och del A i denna kod och för att säkerställa att alla skyddsbestämmelser som är tillämpliga på sådana fartyg medger samverkan med fartyg som omfattas av del A i denna kod.

Hot mot fartyg och andra incidenter till sjöss

4.21 De fördragsslutande staterna bör tillhandahålla allmänna riktlinjer rörande de åtgärder som anses lämpliga för att minska skyddsrisken för fartyg under den egna flaggen när dessa fartyg är till sjöss. Dessa riktlinjer skall innehålla specifika råd om de åtgärder som skall vidtas i enlighet med skyddsnivåerna 1 till 3, om

- .1 skyddsnivån för ett fartyg ändras när fartyget är till sjöss, t.ex. på grund av det geografiska område fartyget trafikerar eller på grund av fartyget självt, och
- .2 det inträffat ett säkerhetstillbud eller hot därom som berör fartyget när detta är till sjöss.

De fördragsslutande staterna bör fastställa vilka metoder och förfaranden som är bäst i detta syfte. I händelse av angrepp skall fartyget försöka upprätta direktkommunikation med ansvariga i fartygets flaggstat för lämpliga åtgärder vid säkerhetstillbud.

4.22 De fördragsslutande staterna bör också upprätta en kontaktpunkt för råd om sjöfartsskyddet för fartyg som

- .1 för den statens flagg eller
- .2 trafikerar den statens territorialhav eller som informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav.

4.23 De fördragsslutande staterna bör erbjuda råd till fartyg som trafikerar den statens territorialhav eller som har informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav. Dessa råd skall omfatta

- .1 ändring eller senareläggning av fartygets passage,
- .2 navigering på en viss kurs eller att fortsätta till en specifik position,

- .3 information om tillgänglig personal eller utrustning som kan placeras ombord på fartyget, och
- .4 samordning av passagen, ankomst till hamn eller avgång från hamn för att möjliggöra eskort av patrullbåt eller luftfartyg (flygplan eller helikopter).

De fördragsslutande staterna bör påminna fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav om alla, tillfälliga områden med begränsat tillträde som offentliggjorts.

4.24 De fördragsslutande staterna bör rekommendera fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav att snabbt införa alla skyddsåtgärder som den fördragsslutande staten påbjudit, till skydd för det fartyget och andra fartyg i närheten.

4.25 De planer som utarbetats av den fördragsslutande staten i de syften som anges i punkt 4.22 bör innehålla information om lämplig kontaktpunkt, tillgänglig 24 timmar om dygnet, hos den fördragsslutande staten eller dess myndighet. Dessa planer bör också innehålla information om de omständigheter under vilka myndigheten anser att assistans bör begäras från närliggande kuststater, samt ett förfarande för samverkan mellan hamnanläggningens och fartygets skyddschefer.

Alternativa skyddsavtal

4.26 Den fördragsslutande staten kan vid bedömning av hur kapitel XI-2 och del A i denna kod skall införas, ingå ett eller flera avtal med en eller flera fördragsslutande stater. Tillämpningen av ett sådant avtal är begränsad till korta internationella resor på fasta rutter mellan hamnanläggningar inom avtalsparternas territorium. Den fördragsslutande staten bör, vid ingående av ett avtal och därefter, samråda med andra fördragsslutande stater och myndigheter som berörs av avtalet. Fartyg som för flagg från en stat som inte är part i avtalet bör endast tillåtas trafikera de fasta rutter som omfattas av avtalet, om fartygets myndighet går med på att fartyget bör uppfylla bestämmelserna i avtalet och kräver att fartyget skall göra det. Ett sådant avtal får aldrig äventyra skyddsnivån för andra fartyg och hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Fartyg som omfattas av ett sådant avtal får inte utöva fartyg-till-fartyg verksamhet med fartyg som inte omfattas av avtalet. Alla driftsmässiga åtgärder som vidtas av fartyg som omfattas av avtalet bör täckas av avtalet. Tillämpningen av ett sådant avtal skall övervakas kontinuerligt och avtalet skall ändras när så krävs och under alla förhållanden ses över vart femte år.

Likvärdiga arrangemang för hamnanläggningar

4.27 För vissa specifika hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift, men med mer än tillfällig trafik, kan det vara lämpligt att säkra överensstämmelse genom skyddsåtgärder som är likvärdiga med dem som föreskrivs i kapitel XI-2 och del A i denna kod. Detta kan framför allt vara fallet för terminaler vid fabriker eller kajer utan tät trafik.

Bemanning

4.28 Vid fastställande av minsta säkra bemanning för ett fartyg bör myndigheten ta hänsyn till att de bestämmelser om minimibemanning som anges i regel V/14 endast gäller navigeringssäkerheten ombord. Myndigheten bör också ta hänsyn till all ytterligare arbetsbelastning som kan uppstå som en följd av införandet av fartygets skyddsplan och se till att fartyget är tillräckligt och effektivt bemannat. Myndigheten bör därvid kontrollera att föreskriven vilotid och andra utmattningsförebyggande åtgärder som föreskrivs i nationell lagstiftning tillämpas, vad avser alla uppgifter ombord som har tilldelats den personal som arbetar ombord.

Kontroll av efterlevnaden

Allmänt

4.29 I regel XI-2/9 beskrivs den kontroll av efterlevnaden som gäller för fartyg enligt kapitel XI-2. Regeln är indelad i tre separata avsnitt: kontroll av fartyg i hamn, fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat och övriga bestämmelser som skall tillämpas på båda ovannämnda situationer.

4.30 Genom regel XI-2/9.1, kontroll av fartyg i hamn, införs ett system för kontroll av fartyg när dessa ligger i hamn i ett främmande land, där vederbörligen bemyndigade tjänstemän från den fördragsslutande staten (vederbörligen bemyndigade tjänstemän) får gå ombord på fartyget för att bekräfta att nödvändiga certifikat är i god ordning. Om det då med grundad anledning kan antas att fartyget inte uppfyller bestämmelserna, kan kontrollåtgärder i form av ytterligare inspektioner eller kvarhållande vidtas. Aktuella kontrollsystem fungerar på detta sätt. Regel XI-2/9.1 bygger på sådana system och medger ytterligare åtgärder (inbegripet avvísning av ett fartyg från en hamn såsom en kontrollåtgärd) när vederbörligen bemyndigade tjänstemän med grundad anledning kan anta att ett fartyg inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod. I regel XI-2/9.3 beskrivs de bestämmelser som gäller för ett rättvist och rimligt införande av sådana ytterligare åtgärder.

4.31 Regeln XI-2/9.2 innehåller kontrollåtgärder som skall säkerställa att fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat uppfyller kraven och inför ett helt annorlunda kontrollsystem

inom kapitel XI-2, som endast gäller skydd. Enligt denna regel kan åtgärderna införas innan fartyget anlöper hamnen, för att på ett bättre sätt trygga säkerheten. Precis som genom regel XI-2/9.1 är detta ytterligare kontrollsystem baserat på att det skall finnas grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, samt införs betydande skydd genom reglerna XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 och XI-2/9.3.

4.32 Med *grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven* avses här bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, med hänsyn till de riktlinjer som ges i denna del av koden. Sådana bevis eller tillförlitlig information kan härröra från den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning eller observationer vid dennes kontroll av fartygets internationella sjöfartsskyddscertifikat eller interimistiska internationella sjöfartsskyddscertifikat utfärdat i enlighet med del A i denna kod (certifikat) eller från andra källor. Även om ett giltigt certifikat medförs ombord på fartyget kan den vederbörligen bemyndigade tjänstemannen ändå ha grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven, grundat på den egna, yrkesmässiga bedömningen.

4.33 Följande är exempel på sådant som kan utgöra grundad anledning vid tillämpning av reglerna XI-2/9.1 och XI-2/9.2:

- .1 Bevis från en kontroll av certifikatet att detta inte är giltigt eller har löpt ut.
- .2 Bevis eller tillförlitlig information om att det föreligger svåra brister i den sjöfartsskyddsutrustning, skyddsdokumentation eller de sjöfartsskyddssystem som föreskrivs i kapitel XI-2 och del A i denna kod.
- .3 Mottagande av rapport eller klagomål som, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, innehåller tillförlitlig information som tydligt pekar på att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel IX-2 eller del A i denna kod.
- .4 Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt dennes yrkesmässiga bedömning tyder på att befälhavaren eller fartygets besättning inte är förtrogna med fartygets väsentliga sjöfartsskyddsförfaranden, inte kan utföra sjöfartsskyddsövningar eller om att sådana förfaranden eller övningar inte har hållits.
- .5 Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt dennes yrkesmässiga bedömning tyder på att nyckelpersoner i besättningen inte vet hur det upprättas korrekt kommunikation med andra nyckelpersoner i besättningen med ansvar för fartygets skydd.

- .6 Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annat fartyg där antingen hamnanläggningen eller det andra fartyget bryter mot bestämmelserna i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, och att det aktuella fartyget inte utfärdat någon sjöfartsskyddsdeklaration, inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder och inte heller upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden ombord.
- .7 Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annan plats, t.ex. annat fartyg eller från helikopter, där antingen hamnanläggningen eller den andra platsen inte måste uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod och att fartyget inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder eller inte upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden
- .8 Bevis på att fartyget innehar ett i efterhand utfärdat interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat enligt avsnitt A/19.4 och att något av de syften fartyget används i eller rederiet begärt sådant certifikat för, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, är att undvika fullständig överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod efter det att det ursprungliga interimistiska certifikatet löpt ut enligt avsnitt A/19.4.4

4.34 Internationell lags inflytande på regel XI-2/9 är särskilt relevant, och regeln skall tillämpas med hänsyn till XI-2/2.4, eftersom det föreligger risk för situationer där någon åtgärd skall vidtas som faller utanför omfattningen av kapitel XI-2 eller där påverkade fartygs rättigheter utanför kapitel XI-2 bör beaktas. Regel XI-2/9 skall således inte hindra de fördragsslutande staterna från att vidta åtgärder som grundas på eller står i överensstämmelse med internationell lag i syfte att säkerställa skyddet för personer, fartyg, hamnanläggningar och annan egendom i fall där fartyget, även om det uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, ändå anses utgöra en säkerhetsrisk.

4.35 När en fördragsslutande stat inför kontrollåtgärder för ett fartyg bör myndigheten kontaktas utan dröjsmål och delges tillräckligt med information för att fullständigt kunna samarbeta med den fördragsslutande staten.

Kontroll av fartyg i hamn

4.36 När bristen antingen är en defekt i utrustningen eller bristfällig dokumentation och detta leder till att fartyget kvarhålls och bristen

inte kan åtgärdas i inspektionshamnen, kan den fördragsslutande staten medge att fartyget avgår till en annan hamn, förutsatt att alla villkor som överenskommits mellan hamnstaten och myndigheten eller befälhavaren har uppfyllts.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Fartyg med avsikt att anlöpa hamn i annan fördragsslutande stat

4.37 I regel XI-2/9.2.1 finns en förteckning över den information en fördragsslutande stat får kräva från ett fartyg som ett villkor för att anlöpa en hamn. En av de saker som där tas upp är en bekräftelse på särskilda eller övriga åtgärder som vidtagits av fartyget under dess senaste tio vistelser i hamnanläggningar. Exempel på sådan information är

- .1 register över de åtgärder som vidtagits vid besök i en hamnanläggning i en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt tillhandahålls av hamnanläggningar i de fördragsslutande staterna, och
- .2 alla sjöfartsskyddsdeklarationer som tecknats med hamnanläggningar eller andra fartyg.

4.38 En annan uppgift som tagits upp i denna förteckning och som kan krävas som ett villkor för anlöp av hamn, är bekräftelse på att fartyget upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg under tiden för de senaste tio anlöpen i hamnanläggningar. Det bör normalt inte krävas några register för lots, tull, immigrationspersonal, skyddschefer eller bunkring, läktring, lastning av förnödenheter eller lossning av avfall från fartyg i hamnanläggning, eftersom sådan verksamhet normalt styrs av hamnanläggningens skyddsplan. Exempel på information som kan lämnas är

- .1 register över åtgärder vidtagna vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt skulle tillhandahållits av fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat,
- .2 register över de åtgärder som vidtagits vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat men som inte behöver uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, t.ex. en kopia av sjöfartsskyddscertifikat utfärdat för det fartyget enligt andra bestämmelser, och
- .3 om personer eller gods som räddats till sjöss finns ombord, all känd information om dessa personer eller detta gods, inbegripet dess identitet när denna är känd och resultat från alla kontroller utförda för fartygets räkning i syfte att fastställa skyddsstatus för de räddade. Syftet med kapitel XI-2

och del A i denna kod är inte att försena eller förhindra överlämnande av personer som räddats till sjöss till en säker plats. Det enda syftet med kapitel XI-2 och del A i denna kod är att förse staterna med lämplig information för att upprätthålla det egna skyddet.

4.39 Exempel på annan praktisk skyddsrelaterad information som kan krävas som ett villkor för hamnanlöp, för att säkerställa sjöfartsskyddet för personer, hamnanläggning, fartyg och annan egendom är

- .1 uppgifterna i den fortlöpande fartygshistoriken,
- .2 fartygets position vid tidpunkten för rapportens utarbetande,
- .3 fartygets beräknade ankomsttid till hamn,
- .4 besättningslista,
- .5 allmän beskrivning av fartygets last,
- .6 passagerarlista, och
- .7 information som skall medföras ombord enligt regel XI-2/5.

4.40 Regel XI-2/9.2.5 ger befälhavaren rätt att, efter information om att kust- eller hamnstaten kommer att införa kontrollåtgärder enligt regel XI-2/9.2, avstå från att anlöpa den aktuella hamnen. Om befälhavaren avstår från att anlöpa hamnen skall regel XI-2/9 inte längre tillämpas, och alla andra åtgärder som vidtas skall grundas på och stå i överensstämmelse med internationell lag.

Övriga bestämmelser

4.41 När ett fartyg förvägras anlöpa eller avvisas från en hamn bör alla kända fakta alltid överlämnas till myndigheterna i berörda stater. Denna information bör innehålla följande uppgifter, när dessa är kända:

- .1 Fartygets namn, dess flagg, fartygets IMO-nummer, anropssignal, fartygstyp och last.
- .2 Skälet till att fartyget förvägrats att anlöpa eller avvisats från hamnen eller hamnområdena.
- .3 I tillämpliga fall, typen av bristande efterlevnad av sjöfartsskyddsbestämmelserna.
- .4 Detaljerad information om alla försök att åtgärda bristen, inbegripet alla villkor som fartyget ålagts för resan.

- .5 Tidigare anlöpta hamnar och nästa deklarerade anlöpshamn.
- .6 Avgångstid och beräknad ankomsttid till dessa hamnar.
- .7 Alla instruktioner till fartyget, t.ex. rapportering om rutt.
- .8 Tillgänglig information om den skyddsnivå som fartyget för närvarande tillämpar.
- .9 Information rörande all kommunikation hamnstaten haft med myndigheten.
- .10 Kontaktpunkt i hamnstaten för rapportering i syfte att erhålla ytterligare information.
- .11 Besättningslista.
- .12 All annan tillämplig information.

4.42 De stater som skall kontaktas bör bland annat vara stater längs fartygets avsedda rutt till nästa hamn, framför allt om fartyget har för avsikt att gå in på territorialhavet i sådana kuststater. Andra relevanta stater kan vara stater vars hamnar fartyget tidigare anlöpt, så att ytterligare information kan erhållas och skyddsfrågor rörande tidigare hamnar klargörs.

4.43 Den vederbörligen bemyndigade tjänstemannen bör vid kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna säkerställa att alla åtgärder som åläggs fartyget står i rimlig proportion till omständigheterna. Sådana åtgärder bör vara rimliga och ha den minsta följdverkan och varaktighet som krävs för att åtgärda eller undanröja bristen.

4.44 Ordet *fördröjning* i regel XI-2/9.3.5.1 hänvisar också till situationer där fartyget, som en följd av åtgärder vidtagna enligt denna regel, felaktigt vägras anlöpa hamn eller felaktigt avvisas från hamn.

Fartyg som inte för flagg från en fördragsslutande stat och fartyg som på grund av sin storlek inte omfattas av konventionen

4.45 Fartyg som för flagg från en stat som inte anslutit sig till konventionen och inte undertecknat SOLAS-protokollet från 1988¹¹, skall inte behandlas mer gynnsamt av de fördragsslutande staterna. Kraven i regel XI-2/9 och riktlinjerna i denna del av koden bör således gälla för dessa fartyg.

4.46 Fartyg under konventionsstorlek omfattas av de åtgärder staterna vidtar för att upprätthålla skyddet. Sådana åtgärder skall vidtas med vederbörlig hänsyn till kraven i kapitel XI-2 och riktlinjerna i denna del av koden.

5. SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION

- 5.1 Sjöfartsskyddsdeklaration bör utfärdas när den fördragsslutande stat i vilken en hamnanläggning ligger anser det nödvändigt eller när det ombord på ett fartyg anses vara nödvändigt.
 - 5.1.1 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan framgå av resultatet från en skyddsutredning av hamnanläggningen, och de orsaker och omständigheter under vilka en sjöfartsskyddsdeklaration krävs skall anges i hamnanläggningens skyddsplan.
 - 5.1.2 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan fastställas av den myndighet som utövar tillsyn över fartyg som för den statens flagg eller som en följd av ett fartygs skyddsutredning och skall anges i fartygets skyddsplan.
- 5.2 Det är sannolikt att en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att begäras vid högre skyddsnivåer, när ett fartyg har högre skyddsnivå än hamnanläggningen eller än ett annat fartyg det förstnämnda samverkar med, och vid samverkan mellan fartyg och hamn eller vid fartyg-till-fartyg verksamhet som utgör en högre risk för personer, egendom eller miljö av skäl som är specifika för just det fartyget, inbegripet dess last eller passagerare eller omständigheter i hamnanläggningen eller en kombination av dessa faktorer.
 - 5.2.1 Om ett fartyg eller en myndighet på de fartygs vägnar som för den statens flagg begär utfärdandet av en sjöfartsskyddsdeklaration, skall hamnanläggningens eller fartygets skyddschef bekräfta denna begäran och diskutera lämpliga skyddsåtgärder.
- 5.3 Hamnanläggningens skyddschef kan också ta initiativet till en sjöfartsskyddsdeklaration innan en samverkan mellan fartyg och hamn inleds som i skyddsutredningen av hamnanläggningen är identifierad som särskilt riskfylld. Exempel på detta kan vara ombordstigning eller landstigning av passagerare och omlastning, lastning eller lossning av farligt gods eller farliga ämnen. I skyddsutredningen av hamnanläggningen kan också anläggningar vid eller nära tätbefolkade områden eller ekonomiskt betydande verksamhet som kräver en sjöfartsskyddsdeklaration identifieras.
- 5.4 Huvudsyftet med en sjöfartsskyddsdeklaration är att säkerställa att överenskommelser nås mellan fartyget och hamnanläggningen eller med annat fartyg med vilket den samverkar vad gäller de skyddsåtgärder var och en av dessa skall vidta enligt bestämmelserna i deras respektive godkända skyddsplaner.
 - 5.4.1 Den överenskomna sjöfartsskyddsdeklarationen bör undertecknas och dateras av både hamnanläggningen och fartyget, för att påvisa överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod och skall innehålla information om giltighetstid, tillämplig skyddsnivå eller skyddsnivåer och kontaktpunkter.

5.4.2 En skydds nivåändring kan innebära att en ny eller reviderad sjöfartsskyddsdeklaration skall utfärdas. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

5.5 Sjöfartsskyddsdeklarationen bör vara utfärdad på engelska, franska eller spanska eller på ett språk som är gemensamt för både hamnanläggningen och fartyget.

5.6. I tillägg 1 till denna del av koden finns en modell för en sjöfartsskyddsdeklaration. Modellen är avsedd för en sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen bör omfatta två fartyg bör modellen ändras på lämpliga punkter.

6. REDERIETS SKYLDIGHETER

Allmänt

6.1 I regel XI-2/5 föreskrivs att rederiet skall förse fartygets befälhavare med den information som behövs för att denne skall kunna uppfylla rederiets skyldigheter enligt bestämmelserna i denna regel. Denna information bör innehålla uppgifter om sådant som

- .1 de parter som ansvarar för tillsättande av personal ombord, t.ex. fartygets managementföretag, bemanningsagenter, entreprenörer och koncessionärer (såsom återförsäljare och kasinon),
- .2 de parter som ansvarar för beslut om fartygets verksamhet, inbegripet så kallad tids- eller bareboat charter, eller annat organ som agerar som sådan, och
- .3 kontaktuppgifter till parterna, inbegripet så kallade tids- eller trippbefraktare, enligt befraktningsavtalet i de fall fartyget används på villkor angivna i befraktningsavtal.

6.2 Enligt regel XI-2/5 är rederiet skyldigt att uppdatera och hålla denna information aktuell vid alla ändringar.

6.3 Denna information bör vara på engelska, franska eller spanska.

6.4 Om fartyget är byggt före den 1 juli 2004 bör denna information återspegla det faktiska förhållandet den dagen.

6.5 För fartyg byggda den 1 juli 2004 eller senare och för fartyg byggda före den 1 juli 2004 och som inte var i drift den 1 juli 2004 gäller att informationen bör tillhandahållas från och med den dag fartyget tas i drift och då återspegla det faktiska förhållandet den dagen.

6.6 Om ett fartyg tas ur drift efter den 1 juli 2004 bör informationen tillhandahållas från och med den dag fartyget åter tas i drift och då återspegla det faktiska förhållandet den dagen. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

6.7 Information som redan tillhandahållits men som inte återspeglar den faktiska situationen den dagen behöver inte längre förvaras ombord.

6.8 När ansvaret för fartygets drift tas över av ett annat rederi behöver informationen rörande det överlåtande rederiet inte lämnas kvar ombord.

Ytterligare riktlinjer återfinns i avsnitten 8, 9 och 13.

7. FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

Riktlinjer finns i avsnitten 8, 9 och 13.

8. SKYDDSUTREDNING AVSEENDE FARTYGET

Skyddsutredning

8.1 Rederiets skyddschef ansvarar för genomförandet av skyddsutredningen för vart och ett av de fartyg i rederiets flotta som skall uppfylla bestämmelserna i XI-2 och del A i denna kod och för vilka rederiets skyddschef är ansvarig. Rederiets skyddschef behöver inte nödvändigtvis genomföra detta arbete personligen, men är skyldig att se till att det utförs på rätt sätt.

8.2 Innan skyddsutredningen inleds bör rederiets skyddschef se till att man i detta arbete utnyttjar tillgänglig information om bedömningen av hoten i de hamnar fartyget kommer att anlöpa eller där passagerare kommer att tas ombord eller gå iland samt om hamnanläggningarna och deras skyddsåtgärder. Rederiets skyddschef bör studera tidigare rapporter om liknande skyddsbehov. När så är lämpligt bör rederiets skyddschef besöka berörda personer ombord på fartyget och i hamnanläggningarna för att diskutera bedömningens syfte och metoder. Rederiets skyddschef bör följa alla specifika riktlinjer från den fördragsslutande staten.

8.3 Skyddsutredningen av ett fartyg bör omfatta följande delar ombord på eller i fartyget:

- .1 Fysiskt sjöfartsskydd.
- .2 Strukturell integritet.
- .3 Sjöfartsskyddssystem för personalen.
- .4 Förfarandepolicy.

.5 Radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datorsystem och -nät.

.6 Andra områden som, om de skadas eller används för olovlig observation, skulle kunna utgöra en risk för personer, egendom eller verksamhet ombord på fartyget eller i en hamnanläggning.

8.4 Personer som utför fartygets skyddsutredningen bör kunna begära experthjälp vad gäller följande:

.1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder.

.2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar.

.3 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten.

.4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder.

.5 Metoder som används för att orsaka ett säkerhetstillbud.

.6 Sprängämnenas effekt på fartygets konstruktion och utrustning.

.7 Fartygets sjöfartsskydd.

.8 Affärspraxis vid samverkan mellan fartyg och hamn.

.9 Beredskapsplanering, nödberedskap och ingripanden vid nödsituationer.

.10 Fysiskt sjöfartsskydd.

.11 Radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datorsystem och -nät,

.12 Marin teknik.

.13 Fartygs- och hamnverksamhet.

8.5 Rederiets skyddschef bör inhämta och registrera den information som krävs för att kunna genomföra en bedömning, bl.a. följande:

.1 Fartygets konstruktion.

.2 Områden som bör ha begränsat tillträde, t.ex. bryggan, maskinutrymmen av kategori A och andra kontrollrum enligt definition i kapitel II-2 osv.

- .3 Placering och funktion för var och en av faktiska eller möjliga tillträdespunkter till fartyget.
 - .4 Tidvattenförändringar som kan påverka fartygets sårbarhet eller skydd.
 - .5 Lastrum och stuvningsarrangemang.
 - .6 Platser där fartygets förråd och viktig underhållsutrustning förvaras.
 - .7 Platser där obeleddat bagage förvaras.
 - .8 Nöd- och reservutrustning som används för viktiga uppgifter.
 - .9 Antal besättningsmedlemmar, deras sjöfartsskyddsansvar och rederiets utbildningskrav.
 - .10 Befintlig sjöfartsskyddsutrustning för passagerarna och fartygets besättning.
 - .11 Utrymningsvägar och samlingsstationer som skall upprätthållas för att säkerställa säker och ordningsam nödevakuering av fartyget.
 - .12 Gällande avtal med privata säkerhetsbolag som tillhandahåller sjöfartsskyddstjänster på och kring fartyget och närliggande vattenområde.
 - .13 Befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden, inbegripet inspektioner och kontrollförfaranden, identifieringssystem, övervakningsutrustning, besättningens identitetshandlingar och identitetskommunikation, larm, belysning, tillträdeskontroll och andra tillämpliga system.
- 8.6 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta alla identifierade tillträdesvägar, inbegripet öppna väderdäck, och utvärdera möjligheten att dessa blir använda av personer som försöker överträda sjöfartsskyddsbestämmelserna. Detta inkluderar tillträdesvägar tillgängliga för individer med legitimt tillträde samt för sådana som söker otillåtet tillträde.
- 8.7 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta en bedömning av relevansen hos befintliga skyddsåtgärder, riktlinjer, förfaranden och åtgärder, både rutinmässiga och sådana för nödsituationer, och skall fastställa skyddsriktlinjer rörande
- .1 områden med begränsat tillträde,
 - .2 åtgärder vid brand och andra nödsituationer,

- .3 i vilken utsträckning fartygets personal, passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnarbetare osv. bör övervakas,
 - .4 frekvens och effektivitet för skyddspatrullering,
 - .5 kontrollsystem för tillträdesvägar, inbegripet identifieringssystem,
 - .6 system och förfaranden för sjöfartsskyddskommunikation,
 - .7 säkerhetsdörrar, barriärer och belysning, och
 - .8 all utrustning och system för övervakning och sjöfartsskydd.
- 8.8 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta de personer, aktiviteter, tjänster och verksamheter som är viktiga att skydda, bl.a. följande:
- .1 Fartygets besättning.
 - .2 Passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnpersonal osv.
 - .3 Kapaciteten att upprätthålla navigationssäkerhet och åtgärder i nödsituationer.
 - .4 Last, särskilt farligt gods eller farliga ämnen.
 - .5 Fartygets förråd.
 - .6 Fartygets utrustning och system för sjöfartsskyddskommunikation.
 - .7 Fartygets utrustning och system för skyddsövervakning.
- 8.9 Fartygets sjöfartsskyddsutrustning bör behandla alla tänkbara hot, vilket kan inkludera sådana säkerhetstillbud som
- .1 skada på eller förstörelse av fartyg eller hamnanläggning, t.ex. genom explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism,
 - .2 kapning eller beslagtagande av fartyg eller kidnappning av personer ombord,
 - .3 manipulering av last, viktig fartygsutrustning eller -system eller fartygets förråd,
 - .4 obehörigt tillträde eller obehörig användning, inbegripet närvaro av fripassagerare,

- .5 smuggling av vapen eller utrustning, inbegripet massförstörelsevapen,
- .6 utnyttjande av fartyget för att medföra personer med avsikt att orsaka ett säkerhetstillbud och/eller sådana personers utrustning,
- .7 användning av fartyget självt som ett vapen eller ett sätt att orsaka skada eller förstörelse,
- .8 angrepp från sjösidan, vid kaj eller ankar, och
- .9 angrepp till sjöss.

8.10 Fartygets skyddsutredningen bör ta hänsyn till alla tänkbara sårbarhetsbrister, bl.a. följande:

- .1 Konflikter mellan säkerhetskraven och kraven på sjöfartsskydd.
- .2 Konflikter mellan arbetsuppgifter ombord och sjöfartsskyddsuppdrag.
- .3 Vakthållning, besättningens storlek, särskilt med avseende på besättningens utmattning, vaksamhet och prestation.
- .4 Alla identifierade brister i sjöfartsskyddsutbildningen.
- .5 All sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet kommunikationssystem.

8.11 Rederiets och fartygets skyddschefer bör alltid beakta hur skyddsåtgärderna kan påverka den del av fartygets personal som kommer att vara kvar ombord under långa perioder. Vid planering av skyddsåtgärder skall särskild hänsyn tas till besättningens komfort, trivsel och privatliv samt besättningens förmåga att upprätthålla effektiviteten under långa perioder.

8.12 När fartygets skyddsutredningen genomförts skall en rapport utarbetas, med en sammanfattning av hur utredningen utfördes, en beskrivning av de sårbara punkter som påträffats under utredningen, samt en beskrivning av motåtgärder som skulle kunna användas för att motverka dessa brister. Rapporten skall skyddas från otillåten tillgång eller otillåtet röjande.

8.13 Om fartygets skyddsutredning inte har utförts av rederiet bör rapporten granskas och godkännas av rederiets skyddschef.

Sjöfartsskyddsbesiktning på plats

8.14 Sjöfartsskyddsbesiktningen på plats utgör en integrerad del av en skyddsutredning. Vid denna besiktning bör befintliga skyddsåtgärder, förfaranden och åtgärder ombord inspekteras och utvärderas avseende

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 säkerställande av att arbetet ombord utförs på rätt sätt,
- .2 bevakning av områden med begränsat tillträde, i syfte att säkerställa att endast behörig personal får tillträde,
- .3 kontroll av tillträdet till fartyget, inbegripet alla identifieringssystem,
- .4 bevakning av öppna däck och områden kring fartyget,
- .5 kontroll av ombordstigande personer och deras tillhörigheter (beledsagat och obeledsagat bagage och fartygsbesättningens personliga tillhörigheter),
- .6 övervakning av lasthanteringen och leveranserna av fartygets förråd, och
- .7 säkerställande av att fartygets sjöfartsskyddskommunikation, sjöfartsskyddsinformation och sjöfartsskyddsutrustning är klara att användas.

9. FARTYGETS SKYDDSPLAN

Allmänt

- 9.1 Rederiets skyddschef har ansvaret för att se till att en skyddsplan för fartyget utarbetas och lämnas in för godkännande. Innehållet i skyddsplaner för fartyg varierar beroende på det fartyg planen gäller. I fartygets skyddsutredning bör fartygets särskilda egenskaper och potentiella hot och sårbarhet identifieras. Vad som härvidlag framkommer bör behandlas i detalj vid utarbetandet av skyddsplanen. Lämpliga myndigheter kan tillhandahålla råd om utarbetande av och innehåll i en skyddsplan för fartyg.
- 9.2 En skyddsplan för fartyg bör
 - .1 i detalj redogöra för fartygets organisatoriska skyddsstruktur,
 - .2 i detalj redogöra för fartygets kopplingar till rederiet, hamnanläggningar, andra fartyg och behöriga myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
 - .3 i detalj redogöra för de kommunikationssystem som används för att säkerställa effektiv och kontinuerlig kommunikation

- .4 i detalj redogöra för grundläggande skyddsåtgärder för skyddsnivå 1, både driftsmässiga och fysiska, som alltid kommer att finnas tillgängliga, och
 - .5 lämna detaljerad information om de ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att utan fördröjning låta fartyget gå över till skyddsnivå 2 och vid behov till skyddsnivå 3,
 - .6 föreskriva om en regelbunden översyn av skyddsplanen och dess ändringar, med beaktande av gjorda erfarenheter eller förändrade omständigheter, och
 - .7 i detalj redogöra för förfarandet för rapportering till den fördragsslutande statens kontaktpunkter.
- 9.3 Utarbetandet av en effektiv skyddsplan för fartyg bör grundas på noggrann bedömning av alla frågor som rör fartygets sjöfartsskydd, framför allt en noggrann bedömning av de fysiska och driftsmässiga egenskaperna, inbegripet typen av trafik som det berörda fartyget går i.
- 9.4 Fartygets skyddsplan bör godkännas av myndigheten eller för dennas räkning. Om en myndighet utnyttjar en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för granskning eller godkännande av ett fartygs skyddsplan, bör denna sjöfartsskyddsorganisation inte ha några kopplingar till den erkända sjöfartsskyddsorganisation som utarbetade eller bistod vid utarbetandet av skyddsplanen.
- 9.5 Rederiets och fartygets skyddschefer bör utveckla förfaranden för att
- .1 bedöma den kontinuerliga effektivitet som fartygets skyddsplan har, och
 - .2 ansvara för ändringar i planen efter det att denna godkänts.
- 9.6 De skyddsåtgärder som ingår i fartygets skyddsplan bör vara införda när den första kontrollen av överensstämmelse med kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod utförs. I annat fall kan fartygets internationella sjöfartsskyddscertifikat inte utfärdas. Om det senare uppstår fel i sjöfartsskyddsutrustning eller sjöfartsskyddssystem eller om någon skyddsåtgärd dras in, bör motsvarande tillfälliga skyddsåtgärder införas. Information om detta skall i så fall lämnas till myndigheten för godkännande.

9.7 Utöver deriktlinjer som ges i punkt 9.2 bör fartygets skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 ansvar och arbetsuppgifter för all personal ombord med en sjöfartsskyddsroll,
- .2 de förfaranden som behövs för att sådan kontinuerlig kommunikation alltid skall kunna upprätthållas,
- .3 de förfaranden som behövs för att bedöma den kontinuerliga effektiviteten hos sjöfartsskyddsförfarandena och all sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet förfaranden för identifiering och åtgärder vid brister eller fel på utrustning eller system,
- .4 förfaranden och åtgärder för att skydda säkerhetskänslig information på papper eller i elektroniskt format,
- .5 underhållskrav och typ av underhåll för sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning om sådan finns,
- .6 de förfaranden som säkerställer ett punktligt utarbetande och en punktlig bedömning av rapporter rörande alla säkerhetsöverträdelser eller sjöfartsskyddsproblem, och
- .7 förfaranden för att fastställa, upprätthålla och uppdatera en inventering av allt farligt gods eller farliga ämnen som medförs ombord, inbegripet sådant gods och sådana ämnens placering.

9.8 Nedanstående del av detta avsnitt berör särskilt de skyddsåtgärder som kan vidtas på varje skyddsnivå rörande

- .1 besättningens, passagerarnas, besökarnas och andras tillträde till fartyget,
- .2 områden ombord med begränsat tillträde,
- .3 lasthantering,
- .4 leveranser av fartygets förråd,
- .5 hantering av obeledsagat bagage, och
- .6 övervakning av fartygets sjöfartsskydd.

Tillträde till fartyget

9.9 I fartygets skyddsplan bör fastställas vilka skyddsåtgärder som gäller för samtliga tillträdesvägar till fartyget och som identifieras i skyddsutredningen. Detta inbegriper alla

- .1 lotsledare,
- .2 landgångar,
- .3 ramper,
- .4 dörrar, sidoventiler, fönster och hyttventiler,
- .5 förtöjningslinor och ankarkättingar, och
- .6 kranar och lyftanordningar.

9.10 Fartygets skyddsplan bör identifiera lämpliga platser där tillträdesbegränsningar eller förbud bör gälla för var och en av dessa tillträdesvägar på respektive skyddsnivå. Skyddsplanen bör fastställa vilken typ av begränsning eller förbud som skall gälla och sättet att verkställa detta för varje skyddsnivå.

9.11 Det bör i fartygets skyddsplan framgå vilken typ av identifiering som krävs för tillträde ombord och för att enskilda individer skall få förbli ombord utan att ifrågasättas, för varje skyddsnivå. Detta kan innebära utveckling av ett särskilt identifieringssystem för permanent och tillfällig identifiering av fartygets besättning respektive besökare. Fartygets identifieringssystem bör, när så är praktiskt genomförbart, samordnas med det system som tillämpas i hamnanläggningen. Passagerare bör kunna bevisa sin identitet med hjälp av ombordstigningskort, biljett eller liknande, men bör inte utan övervakning ges tillträde till områden med begränsat tillträde. Fartygets skyddsplan bör innehålla bestämmelser som säkerställer att identifieringssystemet uppdateras regelbundet och att missbruk av systemet leder till disciplinära åtgärder.

9.12 Personer som inte frivilligt visar eller inte kan bestyrka sin identitet och/eller bekräfta syftet med sitt besök på uppmaning att göra detta, bör vägras tillträde till fartyget, och den personens försök att skaffa tillträde till fartyget bör rapporteras till fartygets, rederiets och hamnanläggningens skyddschefer samt till nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd.

9.13 Det bör av fartygets skyddsplan framgå hur ofta alla tillträdeskontroller skall genomföras, särskilt om de skall genomföras slumpmässigt eller tillfälligt.

Skyddsnivå 1

9.14 Fartygets skyddsplan bör föreskriva skyddsåtgärder för att kontrollera tillträdet till fartyget på skyddsnivå 1, vilket kan innebära:

- .1 Identitetskontroll av alla personer som försöker ta sig ombord på fartyget och kontroll av deras skäl för detta, genom att t.ex.

kontrollera medhavda instruktioner, passagerarbiljetter, ombordstigningskort, arbetsorder osv.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .2 Säkerställande av att fastställda, säkra områden upprättas för inspektion och visitation av personer, bagage (inbegripet handbagage), personliga tillhörigheter, fordon och deras innehåll i samarbete med hamnanläggningen.
- .3 Säkerställande av att fordon som skall lastas på biltransportfartyg, ro-ro-fartyg och andra passagerarfartyg undersöks före lastning, så ofta som det anges i fartygets skyddsplan, och i samarbete med hamnanläggningen.
- .4 Åtskiljande av kontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter från okontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter.
- .5 Åtskiljande av passagerare som stiger ombord från sådana som lämnar fartyget.
- .6 Identifiering av tillträdespunkter som skall säkras eller bemannas i syfte att förhindra otillåtet tillträde.
- .7 Säkring, genom låsning eller på annat sätt, av tillträde till obemannade utrymmen bredvid utrymmen till vilka passagerare och besökare har tillträde, och
- .8 Sjöfartsskyddsinformation till alla besättningsmedlemmar avseende tänkbara hot, förfaranden för rapportering av misstänkta personer eller föremål eller aktiviteter och behovet av övervakning.

9.15 När skyddsnivå 1 gäller skall alla personer som vill ta sig ombord på fartyget visiteras. Frekvensen på sådan visitation, inbegripet slumpmässig visitation, skall specificeras i fartygets godkända skyddsplan och särskilt godkännas av myndigheten. Sådan visitation utförs bäst av hamnanläggningen i ett nära samarbete med fartygets personal och i närheten av fartyget. Medlemmar i fartygets besättning skall inte vara tvungna att visitera sina kollegor eller deras personliga tillhörigheter, med mindre än att det finns goda skäl att på skyddsmässiga grunder beordra sådan visitation. En sådan visitation skall utföras på ett sätt som fullt ut tar hänsyn till individens mänskliga rättigheter och bevarar individens grundläggande värdighet.

Skyddsnivå 2

9.16 Det bör i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall tillämpas för att skydda mot förhöjd risk för säkerhetstillbud, i syfte att säkerställa bättre bevakning och noggrannare kontroll. Detta kan omfatta följande:

- .1 Ytterligare personal avdelas för att patrullera däck när arbete inte pågår i syfte att avvisa obehöriga.
- .2 Begränsning av antalet punkter för tillträde till fartyget, identifiering av tillträdespunkter som stängs och lämpliga system för att säkerställa stängningen.
- .3 Förhindrande av tillträde till fartyget från sjösidan, inbegripet att exempelvis i samarbete med hamnanläggningen tillhandahålla patrullerande båtar.
- .4 Upprättande av ett område med begränsat tillträde på fartygets landsida, i nära samarbete med hamnanläggningen.
- .5 Ökning av antalet visitationer och noggrannheten vid visitation av personer, personliga tillhörigheter och fordon som skall lossas eller lastas.
- .6 Eskortering av besökare till fartyget.
- .7 Tillhandahållande av ytterligare särskild sjöfartsskyddsinformation till all personal ombord rörande identifierade hot, understryka vikten av förfarandena för rapportering av misstänkta personer, föremål eller aktiviteter och understryka behovet av ökad bevakning.
- .8 Fullständig eller partiell genomsökning av fartyget.

Skyddsnivå 3

9.17 På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Fartygets skyddsplan skall i detalj beskriva vilka skyddsåtgärder som skall vidtas på fartyget, i nära samarbete med ovannämnda ledningsansvariga vid hot och med hamnanläggningen. Detta kan omfatta följande:

- .1 Begränsning av tillträdesvägarna till en enda kontrollerad punkt.
- .2 Tillåten ombordstigning endast för de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom.
- .3 Instruktioner till personer ombord.
- .4 Indragning av ombordstigning och landstigning.
- .5 Avbrytande av lasthantering, leveranser osv.
- .6 Evakuering av fartyget.

- .7 Flyttning av fartyget.
- .8 Förberedelser för fullständig eller partiell genomsökning av fartyget.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Områden med begränsat tillträde ombord på fartyget

9.18 Fartygets skyddsplan bör identifiera de områden med begränsat tillträde som skall upprättas ombord på fartyget, specificera deras utsträckning, hur länge begränsningen skall gälla, vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten i dessa områden. Syftet med sådana områden med begränsat tillträde är att

- .1 förhindra obehörigt tillträde,
- .2 skydda passagerare, besättning och hamnpersonal och annan personal med behörighet att vistas ombord på fartyget,
- .3 skydda säkerhetskänsliga områden ombord på fartyget, och
- .4 skydda last och fartygets förråd från manipulation.

9.19 Fartygets skyddsplan bör säkerställa att det finns en tydligt fastställd policy och praxis för kontroll av tillträde till samtliga områden med begränsat tillträde ombord.

9.20 Det bör i fartygets skyddsplan framgå att alla områden med begränsat tillträde skall vara tydligt märkta med information om att tillträde till området är begränsat och att obehörig vistelse inom området utgör en säkerhetsöverträdelse.

9.21 Områden med begränsat tillträde kan vara t.ex.

- .1 bryggan, maskinutrymmen av kategori A och andra kontrollstationer enligt definition i kapitel II-2,
- .2 utrymmen med utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning samt tillhörande kontroll- och belysningssystem,
- .3 utrymmen för ventilations- och luftkonditioneringssystem och andra liknande utrymmen,
- .4 utrymmen med tillträde till dricksvattentankar, pumpar eller ventilcentraler,
- .5 utrymmen innehållande farligt gods eller farliga ämnen,
- .6 utrymmen innehållande lastpumpar och deras kontroller,
- .7 lastrum och utrymmen innehållande fartygets förråd,

- .8 besättningens utrymmen, och
- .9 andra områden beslutade av rederiets skyddschef och upptagna i fartygets skyddsutredningen, till vilka tillträdet måste begränsas för att upprätthålla fartygets sjöfartsskydd.

Skyddsnivå 1

9.22 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall tillämpas för områden med begränsat tillträde. Detta kan omfatta

- .1 låsning eller avspärrning av tillträdespunkter,
- .2 användning av övervakningsutrustning för bevakning av olika områden,
- .3 användning av vakter eller patruller, och
- .4 användning av automatiskt inbrottslarm som varnar fartygets personal vid allt obehörigt tillträde.

Skyddsnivå 2

9.23 På skyddsnivå 2 bör frekvensen och intensiteten av övervakningen och kontrollen av tillträdet till områden med begränsat tillträde ökas, för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde. Det bör i fartygets skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas. Detta kan omfatta

- .1 upprättande av områden med begränsat tillträde kring tillträdespunkter,
- .2 kontinuerlig kontroll med övervakningsutrustning, och
- .3 användning av extra personal för att skydda och patrullera områdena med begränsat tillträde.

Skyddsnivå 3

9.24 På skyddsnivå 3 bör fartyget följa de instruktioner som utfärdas av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör i fartygets skyddsplan i detalj framgå vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med ovannämnda ledningsansvariga och hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 upprättande av ytterligare områden med begränsat tillträde ombord på fartyget kring området för säkerhetstillbudet eller den plats där säkerhetshotet förväntas uppstå och till vilka tillträde förbjuds, och

- .2 genomsökning av områden med begränsat tillträde som en del av den ordinarie genomsökningen av fartyget.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Lasthantering

9.25 Skyddsåtgärder rörande lasthantering bör

- .1 förhindra manipulation, och
- .2 förhindra att last som inte skall medföras godkänns och lastas ombord på fartyget.

9.26 Dessa skyddsåtgärder, av vilka vissa kan behöva införas i samarbete med hamnanläggningen, bör omfatta förfaranden för inventeringskontroll vid ombordtagningen. När lasten väl tagits ombord bör det kunna fastställas att den godkänts för lastning ombord på fartyget. Det bör dessutom finnas skyddsåtgärder som säkerställer att lasten, när den väl är ombord, inte manipuleras.

Skyddsnivå 1

9.27 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall tillämpas under lasthanteringen. Detta kan omfatta

- .1 rutinkontroller av last, lasttransportenheter och lastrum före och under lasthanteringen,
- .2 kontroll av att den last som tas ombord överensstämmer med lastdokumentationen,
- .3 säkerställande av att fordon som lastas ombord på biltransportfartyg, roro-fartyg och passagerarfartyg undersöks före lastning så ofta som det anges i fartygets skyddsplan, i samarbete med hamnanläggningen, och
- .4 kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.

9.28 Lastkontrollen kan utföras genom

- .1 visuell och fysisk kontroll, och
- .2 med hjälp av avsöknings- eller spårningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar.

9.29 Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets skyddschef, i samråd med hamnanläggningen, överenskomma om åtgärder med avlastarna eller andra ansvariga för sådan last om kontroll, försegling, planering och tillhörande

dokumentation. Sådana överenskommelser skall meddelas till hamnanläggningens skyddschef och godkännas i samråd med denne. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Skyddsnivå 2

9.30 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall införas vid lasthantering. Detta kan omfatta

- .1 detaljerad kontroll av last, lasttransportenheter och lastrum,
- .2 intensifierade kontroller för att säkerställa att endast den last som skall lastas tas ombord,
- .3 intensifierad genomsökning av fordon som skall lastas på biltransport-, roro- och passagerarfartyg, och
- .4 tätare och mer detaljerade kontroller av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.

9.31 Detaljerad lastkontroll kan utföras på något av följande sätt:

- .1 Tätare och mer detaljerade visuella och fysiska inspektioner.
- .2 Tätare användning av avsöknings- och spårningssystem, mekaniska anordningar eller hundar.
- .3 Utvecklade skyddsåtgärder som samordnas med avlastaren eller annan ansvarig part i enlighet med en fastställd överenskommelse och förfaranden.

Skyddsnivå 3

9.32 På skyddsnivå 3 bör fartyget följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör av fartygets skyddsplan i detalj framgå vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och med hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 avbrytande av lastning och lossning av gods, och
- .2 kontroll av förteckningen över farligt gods och farliga ämnen som eventuellt lastats och, om så skett, uppgift om var på fartyget de förvaras.

Leverans av fartygets förråd

9.33 Skyddsåtgärder avseende leverans av fartygets förråd bör

- .1 säkerställa att fartygets förråd och förpackningarna är orörda,
- .2 förhindra att fartygets förråd godkänns utan inspektion,
- .3 förhindra manipulation, och
- .4 förhindra att fartygets förråd godkänns utan att vara beställt.

9.34 Det kan för fartyg som regelbundet använder en viss hamnanläggning vara lämpligt att upprätta förfaranden som gäller för det fartyget, dess leverantörer och hamnanläggningen och som omfattar information om och tidpunkt för leveranser och tillhörande dokumentation. Det bör alltid finnas något sätt att bifoga bevis på att förråd som anländer till fartyget har beställts av det fartyget.

Skyddsnivå 1

9.35 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas för leverans av fartygets förråd på skyddsnivå 1. Detta kan omfatta

- .1 kontroll för att säkerställa att förråden överensstämmer med det som beställts, innan förråden tas ombord, och
- .2 säkerställande av en omedelbar och säker undanstuvning av förråden.

Skyddsnivå 2

9.36 Det bör av fartygets skyddsplan framgå vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall vidtas vid leverans av fartygets förråd, genom kontroller innan förråden tas ombord och genom tätare inspektioner.

Skyddsnivå 3

9.37 På skyddsnivå 3 bör fartyget följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i ett nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och med hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 att utsätta fartygets förråd för mer omfattande kontroller,
- .2 förberedelse för begränsning eller avbrytande av hanteringen av fartygets förråd, och
- .3 vägran att ta ombord fartygets förråd på fartyget.

9.38 Det bör av fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att säkerställa att obeledsagat bagage, dvs. allt bagage inbegripet personliga tillhörigheter som inte bärs av passagerare eller besättningsmedlem vid inspektions- eller visitationsplatsen, identifieras och genomgår tillämplig kontroll, inbegripet genomsökning, innan det tas ombord på fartyget. Det förutsätts inte att sådant bagage kontrolleras både på fartyget och i hamnanläggningen och i fall där både fartyget och hamnanläggningen har lämplig utrustning bör kontrollen ske i hamnanläggningen. Det är avgörande att detta görs i ett nära samarbete med hamnanläggningen och att åtgärder vidtas som säkerställer att obeledsagat bagage hanteras på ett säkert sätt efter kontrollen.

Skyddsnivå 1

9.39 Det bör i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall vidtas vid hantering av obeledsagat bagage, för att säkerställa att allt sådant bagage kontrolleras eller genomsökas fullständigt, vilket kan inbegripa användning av röntgengenomlysning.

Skyddsnivå 2

9.40 Det bör i fartygets skyddsplan framgå vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall vidtas vid hantering av obeledsagat bagage, vilket skall omfatta fullständig röntgengenomlysning av allt sådant bagage.

Skyddsnivå 3

9.41 På skyddsnivå 3 bör fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 en mer omfattande kontroll av sådant bagage, t.ex. genom röntgengenomlysning från minst två olika håll,
- .2 förberedelser för begränsad eller avbruten hantering av obeledsagat bagage, och
- .3 vägran att ta ombord sådant bagage på fartyget.

Övervakning av fartygets sjöfartsskydd

9.42 Fartyget bör ha kapacitet för övervakning av fartyget, områdena ombord med begränsat tillträde och området kring fartyget. Denna övervakningsmöjlighet kan inbegripa användning av

- .1 belysning,
- .2 vakter, säkerhetsvakter och däcksvakter, inbegripet patruller, och
- .3 automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.

9.43 Vid användning av automatiskt intrångslarm bör detta aktivera ett ljudlarm och/eller ett visuellt larm på en plats som ständigt är bemannad eller övervakad.

9.44 Det bör i fartygets skyddsplan fastställas vilka förfaranden och vilken utrustning som krävs på respektive skyddsnivå och vilka medel som behövs för att säkerställa att övervakningsutrustningen kan användas kontinuerligt, inbegripet en bedömning av väderförhållandens och elavbrotts eventuella inverkan på utrustningen.

Skyddsnivå 1

9.45 Det bör i fartygets skyddsplan fastställas vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1, vilket kan vara en kombination av belysning, vakter, säkerhetsvakter och användning av övervakningsutrustning för att göra det möjligt för fartygets sjöfartsskyddspersonal att övervaka hela fartyget och särskilt avspärningar och områden med begränsat tillträde.

9.46 Fartygets däck och tillträdespunkter bör under dygnets mörka timmar och perioder med dålig sikt vid behov vara belysta vid samverkan mellan fartyg och hamn eller i en hamnanläggning eller på ankarplats. Under gång bör fartyget vid behov använda så mycket belysning som är förenligt med säker navigering och som står i överensstämmelse med bestämmelserna i de gällande internationella sjövägsreglerna. Följande beaktanden skall göras vid fastställande av lämplig nivå och placering av belysning:

- .1 Fartygets personal bör kunna upptäcka aktiviteter bortom fartyget, både på landsidan och sjösidan.
- .2 Täckningen bör omfatta området på och runt fartyget.
- .3 Täckningen bör underlätta personidentifiering vid tillträdespunkterna.
- .4 Täckningen bör kunna anordnas i samarbete med hamnanläggningen.

9.47 Det bör i fartygets skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas på skyddsnivå 2 för att förbättra övervakningsmöjligheterna. Detta kan vara:

- .1 tätare och noggrannare skyddspatrullering,
- .2 större upplyst område och starkare belysning eller användning av sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning,
- .3 extrapersonal på bevakningsplatser, och
- .4 samordning mellan alla båt-, fot- och fordonspatruller.

9.48. Vid förhöjd risk för säkerhetstillbud kan det vara nödvändigt att använda extrabelysning. Vid behov kan ytterligare belysningskrav tillgodoses genom samordning med hamnanläggningen för tillhandahållande av ytterligare belysning på kajsidan.

Skyddsnivå 3

9.49 På skyddsnivå 3 bör fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med de ledningsansvariga och hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 tändande av all belysning på fartyget eller lysa upp området kring fartyget,
- .2 igångsättande av all övervakningsutrustning ombord som kan registrera verksamhet på eller i närheten av fartyget,
- .3 maximering av den tid under vilken övervakningsutrustningen spelar in,
- .4 förberedelser för undervattensinspektion av fartygets skrov, och
- .5 inledande av åtgärder, inbegripet långsam rotation av fartygets propeller, om så är praktiskt genomförbart, för att omöjliggöra för obehöriga att närma sig fartygets skrov under vattnet.

Olika skyddsnivåer

9.50 Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de förfaranden och skyddsåtgärder fartyget skall vidta om fartyget har en högre skyddsnivå än den som gäller för hamnanläggningen.

Verksamhet som inte omfattas av koden

9.51 Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de förfaranden och skyddsåtgärder fartyget skall tillämpa när det Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 ligger i en hamn som inte ligger i en fördragsslutande stat,
- .2 samverkar med ett fartyg för vilket denna kod inte är tillämplig,
- .3 samverkar med fasta eller flytande plattformar eller flyttbara oljeborrplattformar till sjöss eller
- .4 samverkar med en hamn eller hamnanläggning som inte behöver uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod.

SjöfartsskyddsdeklARATIONER

9.52. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om hur en begäran om en sjöfartsskyddsdeklaration från en hamnanläggning skall hanteras och under vilka omständigheter fartyget skall begära en sjöfartsskyddsdeklaration.

Kontroller och översyn

9.53 Det bör i fartygets skyddsplan fastställas hur rederiets och fartygets skyddschefer har för avsikt att kontrollera den kontinuerliga effektiviteten av fartygets skyddsplan och finnas en beskrivning av de förfaranden som skall följas för att granska, uppdatera och ändra fartygets skyddsplan.

10. REGISTER

Allmänt

10.1 Det bör finnas register tillgängliga för vederbörligen bemyndigade tjänstemän från de fördragsslutande staterna, för kontroll av att bestämmelserna i fartygets skyddsplan har införts.

10.2 Dessa register kan föras i valfritt format, men skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

11. REDERIETS SKYDDSCHEF

I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämpliga riktlinjer

12. FARTYGETS SKYDDSCHEF

I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämpliga riktlinjer

13. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

13.1 Rederiets skyddschef och lämplig landbaserad rederipersonal, samt fartygets skyddschef bör i tillämpliga fall ha kunskap och få utbildning i några eller samtliga av följande ämnen:

- .1 Skyddsmyndighet
- .2 Tillämpliga internationella konventioner, koder och rekommendationer
- .3 Tillämpliga statliga lagar och förordningar
- .4 Andra säkerhetsorganisationers ansvar och funktion
- .5 Metoder för skyddsutredning avseende fartyg
- .6 Metoder för sjöfartsskyddsbesiktning och skyddsinspektioner av fartyg
- .7 Verksamhet och förhållanden på fartyg och i hamnar
- .8 Skyddsåtgärder på fartyg och i hamnanläggningar
- .9 Beredskap och insatser i nödsituationer samt katastrofplanering
- .10 Instruktionsmetoder för sjöfartsskyddsutbildning och -övningar, inbegripet sjöfartsskyddsåtgärder och -förfaranden
- .11 Hantering av känslig, skyddsrelaterad information och skyddsrelaterade meddelanden
- .12 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
- .13 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
- .14 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
- .15 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
- .16 Sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem samt deras driftbegränsningar
- .17 Metoder för revision, inspektion, kontroll och övervakning
- .18 Metoder för kroppsvisitation och icke-inkräktande inspektioner

.19 Sjöfartsskyddsövningar, inbegripet övningar med hamnanläggningar Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

.20 Bedömning av sjöfartsskyddsövningar

13.2 Fartygets skyddschef bör dessutom ha lämplig kunskap om och utbildning i någon eller alla av följande ämnen när så är tillämpligt:

.1 Fartygets konstruktion

.2 Fartygets skyddsplan och tillhörande förfaranden (inbegripet fallbaserad utbildning om vad som skall göras)

.3 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor

.4 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem

.5 Provning, kalibrering och, då fartyget är till havs, underhåll av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem

13.3 Besättningsmedlemmar med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter bör ha tillräcklig kunskap om och förmåga att utföra sina uppgifter, inbegripet tillämpliga delar av följande:

.1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder

.2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar

.3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten

.4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder

.5 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor

.6 Skyddsrelaterade meddelanden

.7 Förfaranden för nödsituationer och katastrofplanering

.8 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem

.9 Provning, kalibrering och underhåll till sjöss av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem

.10 Inspektions-, kontroll- och övervakningsteknik

.11 Metoder för visitation av personer, personliga tillhörigheter, bagage, last och fartygsförråd

13.4 Alla övriga besättningsmedlemmar bör ha tillräcklig kunskap och vara väl förtrogna med tillämpliga bestämmelser i fartygets skyddsplan, inbegripet följande: Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

- .1 Innebörden och därav följande krav för de olika skyddsnivåerna
- .2 Förfaranden för nödsituationer och katastrofplanering
- .3 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
- .4 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
- .5 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder

Övningar

13.5 Syftet med övningarna är att säkerställa att besättningen är väl förtrogen med sina respektive skyddsuppgifter på alla skyddsnivåer och att de kan identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.

13.6 Övningar bör hållas minst en gång var tredje månad, för att säkerställa att bestämmelserna i fartygets skyddsplan tillämpas på ett effektivt sätt. När mer än 25 % av fartygets besättning byts ut vid ett och samma tillfälle, mot personal som tidigare inte deltagit i någon övning på det fartyget under de senaste tre månaderna, bör det dessutom hållas en övning inom en vecka efter personalbytet. Dessa övningar bör sätta de olika delarna i planen på prov, t.ex. de skyddshot som är upptagna i punkt 8.9.

13.7 Olika typer av övningar, med deltagande av rederiets och hamnanläggningarnas skyddschefer, behöriga myndigheter under den fördragsslutande staten samt fartygets skyddschef om sådana finns, bör hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Under dessa övningar bör kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder provas. Dessa övningar kan vara:

- .1 fullskaliga eller "live",
- .2 simuleringar eller seminarier eller
- .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. räddnings- eller beredskapsövningar.

13.8 Rederiets deltagande i övning hos annan fördragsslutande stat bör godkännas av myndigheten.

14. HAMNANLÄGGNINGENS SJÖFARTSSKYDD

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

I avsnitten 15, 16 och 18 finns tillämpliga riktlinjer

15. SKYDDSUTREDNING AVSEENDEHAMNANLÄGGNING

Allmänt

15.1 Skyddsutredning avseende en hamnanläggning kan utföras av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Däremot kan endast den aktuella fördragsslutande staten godkänna genomförd skyddsutredning av en hamnanläggning.

15.2 Om en fördragsslutande stat använder en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för översyn eller överensstämelsekontroll av skyddsutredningen avseende en hamnanläggning, bör denna sjöfartsskyddsorganisation inte ha några kopplingar till någon annan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som utarbetat eller bistått vid utarbetandet av den utredningen.

15.3 skyddsutredningen avseende en hamnanläggning bör behandla

- .1 fysiskt sjöfartsskydd,
- .2 konstruktionsmässig integritet,
- .3 personalskyddssystem,
- .4 förfarandepolicy,
- .5 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
- .6 tillämplig transportinfrastruktur,
- .7 allmännyttiga tjänster, och
- .8 annat som, om det skadas eller används för olovlig observation, kan utgöra en risk för personer, egendom eller verksamhet i hamnanläggningen.

15.4 Personer som utför skyddsutredningen avseende en hamnanläggning bör ha möjlighet att begära experthjälp rörande:

- .1 kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
- .2 igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,

- .3 igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
- .4 teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,
- .5 metoder som används för att orsaka ett säkerhetstillbud,
- .6 explosiva ämnens påverkan på strukturer och anläggningar i hamnanläggningen,
- .7 hamnanläggningens sjöfartsskydd,
- .8 hamnens affärspraxis,
- .9 beredskapsplanering, förberedelser och åtgärder vid nödsituationer,
- .10 fysiska skyddsåtgärder, t.ex. inhägnader,
- .11 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
- .12 transport och byggnadsteknik, och
- .13 fartygs- och hamnverksamhet.

Identifiering och utvärdering av den egendom och infrastruktur som det är viktigt att skydda

- 15.5 För att fastställa den relativa betydelse konstruktioner och anläggningar har för hamnanläggningens drift, bör en identifiering och utvärdering av viktig egendom och infrastruktur göras. Denna identifierings- och utvärderingsprocess är viktig, eftersom den utgör en grund för att vid säkerhetstillbud kunna koncentrera begränsningsstrategier på den egendom och de konstruktioner som är viktigast att skydda. Denna process bör ta hänsyn till eventuell förlust av människoliv, hamnens ekonomiska betydelse, det symboliska värdet och förekomst av statligt ägda anläggningar.
- 15.6 Identifieringen och utvärderingen av egendom och infrastruktur bör användas för att prioritera den relativa betydelsen för skydd. Det viktigaste bör vara att undvika dödsfall och personskador. Det är också viktigt att bedöma huruvida hamnanläggningen, konstruktionen eller anläggningen kan fortsätta fungera utan en viss egendom och i vilken omfattning ett snabbt återupprättande av normal funktion är möjligt.
- 15.7 Egendom och infrastruktur som bör betraktas som viktig att skydda kan vara

- .1 tillfarter, hamninlopp, infartsleder och ankarplatser, samt manövrerings- och förtöjningsområden,
- .2 lastanläggningar, terminaler, lager och lasthanteringsutrustning,
- .3 sådana system som används för eldistribution, radio- och telekommunikation samt datasystem och -nät,
- .4 hamnens trafikledningssystem och navigationshjälpmedel,
- .5 kraftcentraler, ledningsrör för överföring av last, och vattenförsörjning,
- .6 broar, järnvägar och vägar,
- .7 servicefartyg, inbegripet lotsbåtar, bogserbåtar och läktare m.m.,
- .8 utrustning och system för skydd och övervakning, och
- .9 vattenområden i hamnanläggningens omedelbara närhet.

15.8 En tydlig identifiering av egendom och infrastruktur är viktig för utvärderingen av hamnanläggningens skyddsbehov, prioriteringen av skyddsåtgärder och beslut rörande tilldelning av resurser för bättre skydd av hamnanläggningen. Denna process kan omfatta samråd med tillämpliga myndigheter rörande konstruktioner i närheten av hamnanläggningen, som kan förorsaka skada inom anläggningen eller användas i syfte att förorsaka skada på anläggningen eller för olovlig observation av anläggningen eller för att avleda uppmärksamheten.

Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder

15.9 Handlingar som skulle kunna hota skyddet av egendom och infrastruktur och metoderna för sådana handlingar bör identifieras för utvärdering av sårbarheten hos en viss egendom eller plats för ett säkerhetstillbud, samt för fastställande och prioritering av skyddsbehov i syfte att möjliggöra planering och resurstilldelning. Identifiering och utvärdering av varje potentiell handling och dess metod bör grundas på flera faktorer, inbegripet hotbedömningar från statliga organ. Genom att identifiera och bedöma hot behöver de som utför bedömningen inte sätta sin tillit till värsta tänkbara scenarier för att styra planering och resurstilldelning.

15.10 Skyddsutredningen av en hamnanläggning bör innehålla en bedömning utförd i samråd med tillämplig nationell sjöfartsskyddsorganisation, för att fastställa

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 särskilda aspekter på hamnanläggningen, inbegripet den fartygstrafik som använder den, vilket gör den till ett sannolikt mål för ett angrepp,
- .2 de sannolika följderna i form av förlust av människoliv, egendomsskada, avbrott i den ekonomiska verksamheten, inbegripet avbrott i transportsystem, från ett angrepp på eller i hamnanläggningen,
- .3 förmågan och avsikten hos de som sannolikt inleder ett sådant angrepp, och
- .4 möjlig typ eller typer av angrepp.

Denna information bör utarbetas till en övergripande bedömning av den risk mot vilken skyddsåtgärderna skall införas.

15.11 I samband med skyddsutredningen avseende en hamnanläggning bör alla möjliga hot beaktas, vilket kan inkludera sådana säkerhetstillbud som

- .1 skada på eller förstörelse av hamnanläggningen eller fartyget, t.ex. med hjälp av explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism,
- .2 kapning eller beslagtagande av fartyg eller kidnappning av personer ombord,
- .3 manipulation av last, viktig utrustning eller viktiga system ombord på fartyget eller fartygets förråd,
- .4 obehörigt tillträde eller utnyttjande, inbegripet närvaro av fripassagerare,
- .5 smuggling av vapen eller utrustning, inbegripet massförstörelsevapen,
- .6 utnyttjande av fartyget för att medföra personer som har för avsikt att orsaka ett säkerhetstillbud samt sådana personers utrustning,
- .7 utnyttjande av själva fartyget som ett vapen eller ett hjälpmedel att orsaka skada eller förstörelse,
- .8 blockering av hamninlopp, slussar, infartsleder osv., och

.9 angrepp med kärnvapen eller biologiska eller kemiska vapen. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

15.12 Denna process bör inbegripa samråd med behöriga myndigheter rörande konstruktioner i hamnanläggningens närhet som skulle kunna orsaka skada i hamnanläggningen eller användas i syfte att orsaka skada i anläggningen eller för olovlig observation av den eller för att avleda uppmärksamheten.

Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och förfarandeförändringar och hur effektivt dessa minskar sårbarheten

15.13 Identifieringen och prioriteringen av motåtgärder är utformade för att säkerställa att de mest effektiva skyddsåtgärderna utnyttjas för att minska sårbarheten hos en hamnanläggning eller vid samverkan mellan fartyg och hamn vid tänkbara hot.

15.14 Skyddsåtgärderna bör väljas på grundval av sådana faktorer som t.ex. hur mycket sannolikheten för ett angrepp minskas som en följd av åtgärden och utvärderas med hjälp av information om:

- .1 sjöfartsskyddsbesiktningar, -inspektioner och -kontroller,
- .2 samråd med hamnanläggningens ägare och operatör, samt, när så är tillämpligt, ägare och operatörer i närliggande konstruktioner,
- .3 historisk information om säkerhetstillbud, och
- .4 verksamheten inne i hamnanläggningen.

Sårbarhetsidentifiering

15.15 Identifiering av sårbarheten hos fysiska konstruktioner, personalskyddssystem, processer och andra områden som kan leda till ett säkerhetstillbud, kan användas för att fastställa alternativa sätt att eliminera eller begränsa sårbarheten. En analys kan t.ex. avslöja sårbarhet i en hamnanläggnings sjöfartsskyddssystem eller oskyddad infrastruktur, såsom vattenförsörjning och broar, vilket skulle kunna lösas genom fysiska insatser, t.ex. permanenta spärrar, larm och övervakningsutrustning.

15.16 Identifiering av sårbarheten bör inkludera beaktande av

- .1 tillfarter från sjö- och landsidan till hamnanläggningen och fartyg vid kaj i anläggningen,

- .2 vågbrytares, anläggningars och tillhörande konstruktioners hållfasthet,
- .3 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden, inbegripet identifieringssystem,
- .4 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden rörande hamnservice och allmännyttiga tjänster,
- .5 åtgärder för att skydda radio- och telekommunikationsutrustning, hamnservice och allmännyttiga tjänster, inbegripet datasystem och -nät,
- .6 närliggande områden som kan utnyttjas vid eller för ett angrepp,
- .7 befintliga överenskommelser med privata säkerhetsbolag om tillhandahållande av sjöfartsskyddstjänst på sjö- och landsidan,
- .8 alla eventuella motstridigheter mellan sjösäkerhetsbestämmelser och -förfaranden, å ena sidan, och sjöfartsskyddsbestämmelser och -förfaranden, å andra sidan,
- .9 alla konflikter mellan hamnanläggningens funktioner och sjöfartsskyddsuppgifter,
- .10 alla brister som rör personalen och efterlevnaden av bestämmelserna,
- .11 alla brister som identifieras vid utbildning och övningar, och
- .12 alla brister som identifieras under den dagliga driften, efter tillbud eller varningar, skyddsrapporter, utövande av kontrollåtgärder, kontroller osv.

16. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSPLAN

Allmänt

- 16.1 Det åligger hamnanläggningens skyddschef att utarbeta en skyddsplan för hamnanläggningen. Även om hamnanläggningens skyddschef personligen inte behöver utföra det arbete som är kopplat till denna tjänst, har denne det slutgiltiga ansvaret för att säkerställa att detta arbete utförs.
- 16.2 Innehållet i varje enskild skyddsplan för hamnanläggningar kommer att variera, beroende på de särskilda omständigheterna i den hamnanläggning eller de hamnanläggningar planen gäller. Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall identifiera de särskilda förhållandena i hamnanläggningen och den potentiella säkerhetsrisk som lett till behovet av att utse en skyddschef och

utarbete en skyddsplan. Utarbetandet av skyddsplanen kräver att dessa förhållanden och andra lokala eller nationella skyddsaspekter behandlas i skyddsplanen och att lämpliga skyddsåtgärder upprättas för att minimera sannolikheten för överträdelser av sjöfartsskyddsbestämmelserna och följderna av potentiella risker. Den fördragsslutande staten kan utarbete råd om utförandet och innehållet i en skyddsplan för hamnanläggningar.

16.3 En skyddsplan för en hamnanläggning bör

- .1 i detalj redogöra för hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation,
- .2 redogöra för sjöfartsskyddsorganisationens kopplingar till andra relevanta myndigheter och vilka kommunikationssystem som krävs för att möjliggöra effektiv, kontinuerlig verksamhet i sjöfartsskyddsorganisationen och dess kopplingar till andra, inbegripet fartyg i hamnen,
- .3 i detalj redogöra för de grundläggande åtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1, både driftsmässiga och fysiska,
- .4 i detalj redogöra för ytterligare skyddsåtgärder som gör det möjligt för hamnanläggningen att utan dröjsmål byta till skyddsnivå 2 och vid behov till skyddsnivå 3,
- .5 innehålla bestämmelser om regelbunden översyn och kontroll av skyddsplanen och om ändringar av den, som en följd av nya erfarenheter eller förändrade omständigheter, och
- .6 innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandena för rapportering till aktuell fördragsslutande stat.

16.4 Utarbetandet av en effektiv skyddsplan för hamnanläggningen bör grundas på en noggrann bedömning av alla frågor som rör hamnanläggningens skydd, framför allt inbegripet en noggrann bedömning av hamnanläggningens fysiska och driftsmässiga egenskaper.

16.5 Den fördragsslutande staten bör godkänna skyddsplanerna för hamnanläggningar under den statens jurisdiktion. Den fördragsslutande staten bör utveckla förfaranden för bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos alla skyddsplaner och kan kräva att ändringar införs i skyddsplanen innan ett första godkännande eller efter att den godkänts. Skyddsplanen bör fastställa bestämmelser för förande av register över säkerhetstillbud och säkerhetshot, granskningar, kontroller, utbildning och övningar, som bevis på överensstämmelse med tillämpliga krav.

16.6 De skyddsåtgärder som tas upp i hamnanläggningens skyddsplan bör vara införda inom rimlig tid efter det att skyddsplanen godkänts, och det bör av skyddsplanen framgå när respektive åtgärd skall vara införd. Vid försening med införandet av en åtgärd bör detta diskuteras med den fördragsslutande stat som ansvarar för godkännandet av planen och överenskommelse bör träffas om lämpliga alternativa, tillfälliga skyddsåtgärder, som ger motsvarande skyddsnivå under övergångsperioden.

16.7 Användning av eldvapen på eller nära fartyget och i hamnanläggningar kan utgöra särskild och betydande säkerhetsrisk, framför allt i samband med vissa farliga ämnen, och bör därför bedömas noggrant. Om en fördragsslutande stat beslutar att det är nödvändigt att använda beväpnad personal inom dessa områden, bör den staten se till att denna personal har vederbörlig befogenhet och utbildning i hur vapnen används och att personalen är medveten om de särskilda säkerhetsrisker som förekommer inom dessa områden. Om en fördragsslutande stat godkänner användning av eldvapen, bör den utfärda särskilda skyddsriktlinjer rörande användningen av dessa vapen. Hamnanläggningens skyddsplan bör innehålla specifika riktlinjer i denna fråga, särskilt vad gäller tillämpning på fartyg som transporterar farligt gods eller farliga ämnen.

Organisationen och utförandet av hamnanläggningens skyddsarbete

16.8 Förutom de riktlinjer som ges i punkt 16.3 bör hamnanläggningens skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa

- .1 den roll och uppbyggnad som hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation har,
- .2 arbetsuppgifter, ansvar och utbildningskrav för all hamnanläggningspersonal som arbetar med sjöfartsskydd, samt vilka åtgärder som behövs för att göra det möjligt att bedöma den enskilda åtgärdens effektivitet,
- .3 vilka kopplingar hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation skall ha till andra nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
- .4 vilka kommunikationssystem som krävs för effektiv och kontinuerlig kommunikation mellan hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal, fartyg i hamnen och, när så är tillämpligt, med nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
- .5 vilka förfaranden och insatser som krävs för att alltid upprätthålla sådan kommunikation,

- .6 vilka förfaranden och åtgärder som krävs för att skydda säkerhetskänslig information på papper eller i elektroniskt format,
- .7 vilka förfaranden som krävs för bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos skyddsåtgärder, sjöfartsskyddsförfaranden och sjöfartsskyddsutrustning, inbegripet identifiering och åtgärdande av utrustnings- och funktionsfel,
- .8 vilka förfaranden som krävs för överlämnande och bedömning av rapporter om tänkbara säkerhetsöverträdelser, eller säkerhetsproblem,
- .9 vilka förfaranden som krävs rörande lasthantering,
- .10 vilka förfaranden som krävs i samband med leverans av fartygsförråd,
- .11 vilka förfaranden som krävs för upprätthållande och uppdatering av register över farligt gods och farliga ämnen, samt sådana produkters placering i hamnanläggningen,
- .12 vilka system som krävs för att kontakta sjöpatruller och specialiserade spaningsstyrkor och erhålla deras tjänster, bl.a. bombsökning och undervattenssökning,
- .13 vilka förfaranden som, när så begärs, krävs för att bistå fartygets skyddschef vad gäller identifiering av personer som försöker ta sig ombord på fartyget, och
- .14 vilka förfaranden som krävs för att underlätta besöken i land för fartygets besättning och personalbyten, samt besökares tillträde till fartyget, inbegripet representanter för sjöfolkets social- och arbetsorganisationer.

16.9 I resterande del av detta avsnitt behandlas särskilt de skyddsåtgärder som skulle kunna vidtas på respektive skyddsnivå, vilket omfattar

- .1 tillträde till hamnanläggningen,
- .2 områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen,
- .3 lasthantering,
- .4 leverans av fartygsförråd,
- .5 hantering av obeledsagat bagage, och
- .6 sjöfartsskyddsbevakning i hamnanläggningen.

- 16.10 Hamnanläggningens skyddsplan bör beskriva de skyddsåtgärder som gäller för alla tillträdespunkter till hamnanläggningen och som särskilt identifieras i skyddsutredningen av hamnanläggningen.
- 16.11 Skyddsplanen bör, för var och en av dessa tillträdespunkter, identifiera lämpliga platser där begränsningar eller förbud mot tillträde skall gälla på respektive skyddsnivå. Skyddsplanen bör, för varje skyddsnivå, specificera den typ av begränsning eller förbud som skall gälla och det sätt på vilket begränsningen eller förbudet skall verkställas.
- 16.12 Hamnanläggningens skyddsplan bör, för var och en av skyddsnivåerna, fastställa vilken identifiering som skall krävas för tillträde till hamnanläggningen och för att personer skall få vistas i hamnanläggningen utan kontroll. Detta kan innebära utveckling av ett lämpligt identifieringssystem för permanent och tillfällig identifiering av hamnanläggningspersonal respektive besökare. Hamnanläggningens identifieringssystem bör, när så är praktiskt genomförbart, samordnas med det som används på fartyg som regelbundet använder hamnanläggningen. Passagerare bör kunna styrka sin identitet med hjälp av ombordstigningskort, biljetter eller liknande, men bör inte ges tillträde till områden med begränsat tillträde utan övervakning. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan fastställas bestämmelser i syfte att säkerställa att identifieringssystemen uppdateras regelbundet och att missbruk av förfaranden leder till disciplinära åtgärder.
- 16.13 Personer som på uppmaning vägrar eller inte kan visa sin identitet och/eller bekräfta syftet med sitt besök, bör nekats tillträde till hamnanläggningen och deras försök att få tillträde skall rapporteras till hamnanläggningens skyddschef och till nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd.
- 16.14 Hamnanläggningens skyddsplan bör identifiera de platser där visitation av personer, personliga tillhörigheter och fordon skall göras. Sådana platser skall vara utformade på ett sådant sätt att de underlättar kontinuerlig verksamhet oavsett väder och med den frekvens som fastställts i skyddsplanen. Efter visitation bör personer, personliga tillhörigheter och fordon kunna fortsätta direkt till vänte-, embarkerings- eller billastningsområdena med begränsat tillträde.

16.15 Hamnanläggningens skyddsplan bör fastställa separata områden för kontrollerade och okontrollerade personer och deras tillhörigheter och om möjligt separata ombordstignings- och landstigningsområden för passagerare och besättningsmedlemmar, samt deras tillhörigheter, för att säkerställa att okontrollerade personer inte kan komma i kontakt med kontrollerade personer. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

16.16 Hamnanläggningens skyddsplan bör fastställa hur ofta tillträdeskontroller skall göras, särskilt om de skall utföras slumpmässigt eller sporadiskt.

Skyddsnivå 1

16.17 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa på vilka kontrollpunkter följande skyddsåtgärder skall tillämpas:

- .1 Områden med begränsat tillträde som skall vara inhägnade eller omgärdade med andra avspärningar till en standard som bör godkännas av den fördragsslutande staten.
- .2 Identitetskontroll av alla personer som begär att få komma in i hamnanläggningen i samband med ett fartyg, inbegripet passagerare, besättning och besökare, samt kontroll av dessa personers skäl att begära tillträde genom t.ex. kontroll av medhavda instruktioner, passagerarbiljetter, ombordstigningskort, arbetsorder osv.
- .3 Kontroll av fordon som används av personer som begär att få komma in i hamnanläggningen i samband med fartyg
- .4 Identitetskontroll för all hamnanläggningspersonal, alla anställda i hamnanläggningen och deras fordon
- .5 Begränsning av tillträdet för personer som inte är anställda av hamnanläggningen eller arbetar inom den, om de inte kan styrka sin identitet
- .6 Visitation av personer, personliga tillhörigheter, fordon och fordonets innehåll
- .7 Identifiering av tillträdespunkter som normalt inte används och som bör vara permanent stängda och låsta.

16.18 På skyddsnivå 1 bör alla personer som vill komma in i hamnanläggningen kunna visiteras. Hur ofta sådana visitationer, inbegripet slumpmässiga visitationer, skall utföras, bör anges i hamnanläggningens godkända skyddsplan och godkännas särskilt av den fördragsslutande staten. Fartygets besättning bör inte uppmanas visitera sina kolleger

eller deras personliga tillhörigheter, om det inte finns goda skäl att beordra sådan visitation. Sådan visitation skall utföras på ett sätt som fullt ut respekterar individens mänskliga rättigheter och hennes grundläggande människovärde.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Skyddsnivå 2

- 16.19 Det bör i hamnanläggningens skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 2. Detta kan omfatta
- .1 utnämmande av extra personal att bevaka tillträdespunkter och patrullering av avspärningarna,
 - .2 begränsning av antalet tillträdespunkter för hamnanläggningen och identifiering av vilka som skall vara stängda och åtgärder för att säkra dessa på lämpligt sätt,
 - .3 tillhandahållande av medel för att förhindra förflyttningar genom övriga tillträdespunkter, t.ex. skyddsavspärningar,
 - .4 tätare visitationer av personer, personliga tillhörigheter och fordon,
 - .5 vägran att låta besökare, som inte kan visa ett giltigt skäl, få tillträde till hamnanläggningen, och
 - .6 användning av patrullbåtar för ökat skydd på sjösidan.

Skyddsnivå 3

- 16.20 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och de fartyg som ligger i hamnanläggningen, vilket kan vara:
- .1 stängning av tillfarter till hela eller delar av hamnanläggningen,
 - .2 att endast ge tillträde till de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet där om,
 - .3 att tillfälligt stoppa all gång- och fordonstrafik inom hela eller delar av hamnanläggningen,
 - .4 fler skyddspatruller inom hamnanläggningen om så är tillämpligt,

- .5 avbrytande av hamnarbetet inom hela eller delar av hamnanläggningen,
- .6 särskild styrning av fartygsförflyttningar i hela eller delar av hamnanläggningen, och
- .7 evakuering av hela eller delar av hamnanläggningen.

Områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen

16.21 Hamnanläggningens skyddsplan bör identifiera de områden inom hamnanläggningen dit tillträdet skall begränsas, precisera deras omfattning och när begränsningen skall tillämpas samt precisera de skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten inom dessa områden. Detta bör också, under tillämpliga omständigheter, inbegripa åtgärder som säkerställer att de områden dit tillträdet tillfälligt är begränsat genomsöks både före och efter det att begränsningarna införts. Syftet med områdena med begränsat tillträde är att

- .1 skydda passagerare, besättning, hamnanläggningspersonal och besökare, inbegripet besökare till ett visst fartyg,
- .2 skydda hamnanläggningen,
- .3 skydda fartyg som använder och betjänar hamnanläggningen,
- .4 skydda säkerhetskänsliga platser och områden inom hamnanläggningen,
- .5 skydda sjöfartsskyddsutrustning och övervakningssystem och
- .6 skydda last och fartyg från manipulation.

16.22 Hamnanläggningens skyddsplan bör utgöra en garanti för att det i alla områden med begränsat tillträde upprättats skyddsåtgärder för kontroll av:

- .1 enskilda personers tillträde,
- .2 tillfart, parkering, lastning och lossning av fordon,
- .3 förflyttning och lagring av last och fartygsförråd, och
- .4 obeledd bagage eller personliga tillhörigheter.

16.23 Hamnanläggningens skyddsplan bör sörja för att alla områden med begränsat tillträde blir tydligt utmärkta med

information om att området är ett område med begränsat tillträde och att obehörig vistelse inom området utgör en säkerhetsöverträdelse. Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

16.24 Om automatiska larm installeras bör dessa avge larm i en kontrollcentral, som kan svara på utlöst larm.

16.25 Områden med begränsat tillträde kan vara

- .1 land- och vattenområden i omedelbart anslutning till ett fartyg,
- .2 områden för ombordstigning och landstigning, områden där passagerare och besättning väntar och kontrolleras, inbegripet visitationsplatser,
- .3 platser där lastning eller lossning eller lagring av last och förråd utförs,
- .4 platser där säkerhetskänslig information, inbegripet lastdokumentation, förvaras,
- .5 områden där farligt god och farliga ämnen förvaras,
- .6 kontrollrum för fartygstrafikens ledningssystem, navigationshjälpmedel och byggnader för hamnkontroll, inbegripet kontrollrum för sjöfartsskydd och övervakning,
- .7 områden där sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning förvaras eller är placerad,
- .8 viktiga anläggningar för elektricitet, radio- och telekommunikation, vatten och andra allmännyttiga tjänster, och
- .9 andra platser i hamnanläggningen där tillträdet för fartyg, fordon och personer bör begränsas.

16.26 Skyddsåtgärderna kan utökas, med berörda myndigheters medgivande, till att även omfatta begränsning av obehörigt tillträde till byggnader från vilka hamnanläggningen kan observeras.

Skyddsnivå 1

16.27 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas för områden med begränsat tillträde. Detta kan omfatta

- .1 iordningställande av permanenta eller tillfälliga avgränsningar kring områden med begränsat tillträde, varvid standarden på dessa skall godkännas av den fördragsslutande staten, Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
- .2 iordningställande av tillträdespunkter där tillträdet kan kontrolleras av säkerhetsvakter när de används, och som kan låsas eller stängas av effektivt när de inte används,
- .3 tillhandahållande av passerkort som skall visas för att identifiera individens rätt att vistas på området med begränsat tillträde,
- .4 tydlig märkning av fordon som fått tillträde till området med begränsat tillträde,
- .5 vakter och patruller,
- .6 automatiskt intrångslarm eller övervakningsutrustning eller övervakningssystem som avslöjar obehörigt tillträde eller rörelser inom området med begränsat tillträde, och
- .7 kontroll av fordonstrafik i omedelbar närhet av de fartyg som använder hamnanläggningen.

Skyddsnivå 2

- 16.28 Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa den utökade frekvensen och intensiteten för övervakning och kontroll av tillträdena till områdena med begränsat tillträde. Det skall i skyddsplanen fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas, vilka kan omfatta
- .1 utökad effektivitet för avgränsningar eller inhägnader kring områden med begränsat tillträde, inbegripet användning av patruller eller automatiska larm,
- .2 en minskning av antalet tillträdespunkter till områdena med begränsat tillträde och utökade kontroller vid kvarvarande tillträdespunkter,
- .3 parkeringsbegränsningar i närheten av förtöjda fartyg,
- .4 ytterligare tillträdesbegränsning till områden med begränsat tillträde och begränsningar avseende förflyttningar och lagring inom områdena med begränsat tillträde,
- .5 användning av kontinuerlig övervaknings- och registreringsutrustning,

- .6 utökat antal patruller och tätare patrullering, inbegripet sjöpatrullering vid gränserna till och inom området med begränsat tillträde, Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
- .7 upprätta och begränsa tillträdet till områden kring områdena med begränsat tillträde, och
- .8 införa begränsningar avseende tillträde för obehöriga farkoster till vattenområden kring fartyg som använder hamnanläggningen.

Skyddsnivå 3

- 16.29 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med de ledningsansvariga och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan omfatta
- .1 upprättande av ytterligare områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen, i närheten av säkerhetstillbudet eller den plats där säkerhetshotet tros finnas, och vägra tillträde till detta område, och
- .2 förbereda visitation av området med begränsat tillträde som en del av en visitation av hela eller delar av hamnanläggningen.

Lasthantering

- 16.30 Skyddsåtgärderna avseende lasthanteringen börförhindra
- .1 manipulation, och
- .2 att last som inte skall lastas godkänns och lagras inom hamnanläggningen.
- 16.31 Skyddsåtgärderna bör inkludera kontrollförfaranden vid hamnanläggningens tillfarter och ingångar. När lasten väl förts in i hamnanläggningen bör den kunna identifieras såsom kontrollerad och godkänd för lastning på fartyg eller för tillfällig mellanlagring i ett område med begränsat tillträde i väntan på lastning. Det kan vara lämpligt att begränsa införandet av last som inte har ett bekräftat lastningsdatum till hamnanläggningen.

Skyddsnivå 1

16.32 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas vid lasthantering. Detta kan omfatta: Prop. 2003/04:106 Bilaga 1

- .1 rutinkontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen före och under lasthanteringen,
- .2 kontroller för att säkerställa att last som förs in i hamnanläggningen överensstämmer med fraktsedlar eller motsvarande lastdokumentation,
- .3 visitation av fordon, och
- .4 kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation vid införandet i hamnanläggningen och lagring inom hamnanläggningen.

16.33 Lastkontrollen kan utföras med hjälp av en eller flera av följande metoder

- .1 Visuell och fysisk kontroll
- .2 Användning av genomlysningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar

16.34 Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets skyddschef, i samråd med hamnanläggningen, ingå överenskommelse med avlastare eller andra ansvariga för sådan last om kontroll utanför anläggningen, försegling, planering, tillhörande fraktdokumentation, osv. Information om sådant arrangemang skall överlämnas till hamnanläggningens skyddschef och godkännas av denne.

Skyddsnivå 2

16.35 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas vid lasthantering för utökad kontroll. Detta kan omfatta

- .1 detaljerad kontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen,
- .2 behovsprövad intensifiering av kontroller, för att säkerställa att endast dokumenterad last kommer in i hamnanläggningen, lagras tillfälligt där och sedan lastas ombord på fartyget,
- .3 intensifierad visitation av fordon, och

- .4 tätare och mer detaljerade kontroller av förseglingar och andra metoder som används för att förhindra manipulation. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

16.36 Detaljerad kontroll av last kan utföras med någon eller flera av följande metoder:

- .1 Tätare och noggrannare kontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen (visuell och fysisk kontroll)
- .2 Mer frekvent användning av genomlysningstrustning, mekaniska anordningar eller hundar
- .3 Samordning av utökade skyddsåtgärder med avlastaren eller annan ansvarig part utöver fastställda överenskommelser och förfaranden

Skyddsnivå 3

16.37 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder hamnanläggningen kan vidta, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 begränsning av eller stopp för lastförflyttningar inom hela eller delar av hamnanläggningen eller specifika fartyg, och
- .2 kontroll av inventarieförteckningarna över farligt gods och farliga ämnen som förvaras inom hamnanläggningen och placeringen av sådant gods och sådana ämnen.

Leverans av fartygsförråd

16.38 Skyddsåtgärderna i samband med leverans av fartygets förråd bör

- .1 säkerställa kontroll av att fartygens förråd och förpackningar är obrutna,
- .2 förhindra att fartygets förråd godkänns utan kontroll,
- .3 förhindra manipulation,
- .4 förhindra att förrådsleveranser till fartyg godkänns om de inte är beställda,
- .5 säkerställa visitation av leveransfordon, och

- .6 säkerställa att leveransfordon eskorteras inom hamnanläggningen. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

16.39 För fartyg som regelbundet använder hamnanläggningen kan det vara lämpligt att fastställa förfaranden som gäller fartyget, dess leverantörer och hamnanläggningen avseende anmälan och tidsplanering av leveranser och leveransdokumentation. Det bör alltid finnas något sätt att bevisa att gods som levereras har beställts av fartyget.

Skyddsnivå 1

16.40 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas vid kontroll av leverans av fartygsförråd, vilket kan omfatta

- .1 kontroll av fartygsförråden,
- .2 förhandsanmälan om lastens sammansättning, uppgifter om föraren och fordonets registernummer, och
- .3 visitation av leveransfordon.

16.41 Kontrollen av fartygsförråd kan genomföras med en eller flera av följande metoder:

- .1 Visuellt och fysisk kontroll
- .2 Användning av genomlysningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar

Skyddsnivå 2

16.42 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att förbättra kontrollen av leveranser till fartygets förråd. Detta kan omfatta

- .1 noggrann kontroll av fartygsförråd,
- .2 noggrann visitation av leveransfordon,
- .3 samordning med fartygets besättning för kontroll av beställningen mot fraktsedel, innan leveransen tillåts komma in i hamnanläggningen, och
- .4 eskort av leveransfordonet inom hamnanläggningen.

16.43 Noggrann kontroll av fartygsförråd kan göras med hjälp av en eller flera av följande metoder:

- .1 Tätare och noggrannare visitationer av leveransfordon
- .2 Ökad användning av genomlysningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar
- .3 Begränsning av eller förbud mot införsel av varor som inte kommer att lämna hamnanläggningen inom en viss tid

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Skyddsnivå 3

- 16.44 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Hamnanläggningens skyddsplan bör i detalj redogöra för de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartyg i hamnanläggningen, vilket kan omfatta förberedelser för begränsning av eller stopp för leverans av fartygsförråd inom hela eller delar av hamnanläggningen.

Hantering av obeledsagat bagage

- 16.45 Hamnanläggningens skyddsplan bör fastställa vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att säkerställa att obeledsagat bagage (dvs. bagage, inbegripet personliga tillhörigheter, som inte bärs av passagerare eller besättningsmedlem vid inspektions- eller visitationsplatsen) identifieras, genomlyses och genomsöks innan det tillåts föras in i hamnanläggningen och, beroende på förvaringsmöjligheterna, innan det överförs från hamnanläggningen till fartyget. Sådant bagage behöver inte genomlysas av både hamnanläggningen och fartyget och i fall där både hamnanläggning och fartyg har lämplig utrustning åligger det hamnanläggningen att sköta genomlysningen. Ett nära samarbete med fartyget är väsentligt och det bör vidtas åtgärder för att säkerställa att obeledsagat bagage hanteras på ett säkert sätt efter genomlysning.

Skyddsnivå 1

- 16.46 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för hantering av obeledsagat bagage, för att säkerställa att sådant bagage genomlyses eller genomsöks till 100 %, vilket kan innebära användning av röntgengenomlysning.

Skyddsnivå 2

- 16.47 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas

Skyddsnivå 3

- 16.48 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa alla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Hamnanläggningens skyddsplan bör i detalj redogöra för de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 noggrannare röntgengenomlysning av sådant bagage, t.ex. med röntgen från minst två olika vinklar,
 - .2 förberedelser för begränsad eller avbruten hantering av obeledsagat bagage, och
 - .3 vägran att låta obeledsagat bagage föras in i hamnanläggningen.

Övervakning av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen

- 16.49 Hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation bör ha möjlighet att alltid övervaka hamnanläggningen och närliggande tillfarter på land och till sjöss, även nattetid och perioder med begränsad sikt, områdena med begränsat tillträde inne i hamnanläggningen, fartygen i hamnanläggningen och områdena kring fartygen. Sådan övervakning kan innebära användning av:
- .1 belysning,
 - .2 säkerhetsvakter, inbegripet fot-, fordons- och båtpatruller, och
 - .3 automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.
- 16.50 Vid användning av automatiskt intrångslarm bör detta aktivera ett ljudlarm och/eller visuellt larm på en plats som alltid är bemannad eller bevakad.
- 16.51 Det bör i hamnanläggningens skyddsplan fastställas vilka förfaranden och vilken utrustning som behövs på respektive skyddsnivå samt på vilket sätt det kan säkerställas att övervakningsutrustning används kontinuerligt, inbegripet beaktande av möjliga effekter av väder eller strömavbrott.

Skyddsnivå 1

16.52 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas, vilket kan vara en kombination av belysning, säkerhetsvakter och användning av sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning, för att göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 ha uppsikt över hamnanläggningsområdet, bl.a. tillfarterna från land- och sjösidan,
- .2 övervaka tillträdespunkter, avspärningar och områden med begränsat tillträde, och
- .3 göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att övervaka områden och rörelser kring fartyg i hamnanläggningen, inbegripet förstärkt belysning tillhandahållen av fartyget.

Skyddsnivå 2

16.53 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att öka övervakningsmöjligheterna. Detta kan omfatta:

- .1 ökad täckning och intensitet hos belysning och övervakningsutrustning, inbegripet tillhandahållande av extra belysning och övervakningstäckning,
- .2 tätare fot-, fordons- och båtpatrullering, och
- .3 tilldelning av extra sjöfartsskyddspersonal för övervakning och patrullering.

Skyddsnivå 3

16.54 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartyg i hamnanläggningen. Detta kan omfatta

- .1 tändande av all belysning i, eller upplysning av, området kring hamnanläggningen,
- .2 igångsättande av all övervakningsutrustning som kan registrera verksamhet i eller i närheten av hamnanläggningen, och

- .3 maximering av den tid under vilken sådan övervakningsutrustning kan spela in. Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

Olika skyddsnivåer

- 16.55 Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen kan tillämpa om hamnanläggningen har lägre skyddsnivå än ett fartyg.

Verksamhet som inte omfattas av koden

- 16.56 Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen skall tillämpa vid samverkan med
- .1 ett fartyg som kommer från en hamn i en stat som inte är en fördragsslutande stat,
 - .2 ett fartyg som inte omfattas av denna kod, och
 - .3 fasta eller flytande plattformar eller flyttbara oljeborrplattformar till sjöss på plats.

SjöfartsskyddsdeklARATIONER

- 16.57 Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden som skall följas när hamnanläggningens skyddschef, efter instruktioner från den fördragsslutande staten, begär en sjöfartsskyddsdeklARATION eller när en sjöfartsskyddsdeklARATION begärs av ett fartyg.

Kontroller, översyn och ändringar

- 16.58 Hamnanläggningens skyddsplan bör fastställa hur dess skyddschef skall kontrollera skyddsplanens kontinuerliga effektivitet samt förfarandena för granskning, uppdatering och ändring av skyddsplanen.
- 16.59 Hamnanläggningens skyddsplan bör ses över efter beslut från hamnanläggningens skyddschef. Den bör dessutom ses över
- .1 om skyddsutredningen avseende hamnanläggningen ändras,
 - .2 om en oberoende översyn av skyddsplanen eller den fördragsslutande statens kontroll av hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation leder till upptäckt av brister i sjöfartsskyddsorganisationen eller frågor rörande tillämpligheten av väsentliga delar i den godkända skyddsplanen,

- .3 efter säkerhetstillbud eller säkerhetshot som berör hamnanläggningen, och Prop. 2003/04:106
Bilaga 1
- .4 efter förändringar vad gäller ägandeförhållanden eller när det gäller driftkontrollen över hamnanläggningen.

16.60 Hamnanläggningens skyddschef kan rekommendera lämpliga ändringar i den godkända planen, efter en översyn av planen. Ändringar i planen

- .1 som skulle kunna leda till en grundläggande ändring av den antagna policyn för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen, och
- .2 som avser borttagande, ändring eller utbyte av permanenta avspärningar, utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning osv., som tidigare ansetts vara väsentliga för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen,

bör tillställas den fördragsslutande stat som godkänt den ursprungliga skyddsplanen för beaktande och godkännande. Ett sådant godkännande kan ges av eller för den fördragsslutande statens räkning med eller utan ändring av förslaget. Efter godkännande av hamnanläggningens skyddsplan bör den fördragsslutande staten ange vilka förfarandemässiga eller fysiska ändringar som skall lämnas in för godkännande.

Godkännande av hamnanläggningens skyddsplan

16.61 Hamnanläggningens skyddsplan skall godkännas av berörd fördragsslutande stat, som också bör fastställa lämpliga förfaranden för

- .1 inlämnande av hamnanläggningens skyddsplan till staten,
- .2 bedömning av hamnanläggningens skyddsplan,
- .3 godkännande av hamnanläggningens skyddsplan med eller utan ändringar,
- .4 bedömning av ändringar inlämnade för godkännande, och
- .5 förfaranden för inspektion eller kontroller av den kontinuerliga tillämpligheten i en godkänd skyddsplan.

Under alla stadier bör åtgärder vidtas för att säkerställa att innehållet i hamnanläggningens skyddsplan förblir sekretessbelagt.

Utlåtande om överensstämmelse för en hamnanläggning

16.62 Den fördragsslutande stat inom vars territorium en hamnanläggning ligger, får utfärda ett utlåtande om

- .1 hamnanläggningen,
- .2 att hamnanläggningen uppfyller bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod,
- .3 giltighetstiden för utlåtandet om överensstämmelse, vilket skall fastställas av den fördragsslutande staten, men den får inte vara längre än fem år, och
- .4 planering för efterföljande kontroller, som skall fastställas av den fördragsslutande staten, och en bekräftelse på detta när dessa har utförts.

16.63 Ett utlåtande om överensstämmelse för en hamnanläggning bör ha den form som visas i tillägget till denna del av koden. Om språket inte är spanska, franska eller engelska kan den fördragsslutande staten, om den så anser lämpligt, även bifoga en översättning till något av dessa språk.

17. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSCHEF

Allmänt

17.1 I de undantagsfall då fartygets skyddschef har frågor rörande giltigheten av identifikationshandlingar tillhörande personer som avser att gå ombord på fartyget för officiella uppdrag bör hamnanläggningens skyddschefassistera.

17.2 Hamnanläggningens skyddschef bör inte vara ansvarig för rutinkontroll av identiteten hos personer som avser att gå ombord på fartyget.

Tillämpliga riktlinjer finns dessutom att tillgå i avsnitten 15, 16 och 18.

18. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ EN HAMNANLÄGGNINGENS SJÖFARTSSKYDD

Utbildning

18.1 Hamnanläggningens skyddschef bör ha kunskap och få utbildning i ett eller flera av följande tillämpliga ämnen:

- .1 Sjöfartsskyddsförvaltning
- .2 Tillämpliga internationella konventioner, koder och rekommendationer

- .3 Tillämpliga statliga lagar och förordningar
 - .4 Andra sjöfartsskyddsorganisationers ansvarsområden och funktioner
 - .5 Metoder för skyddsutredning av hamnanläggningen
 - .6 Metoder för sjöfartsskyddsbesiktning och skyddsinspektioner av fartyg och hamnanläggningar
 - .7 Verksamhet och förhållanden på fartyg och i hamn
 - .8 Sjöfartsskyddsåtgärder på fartyg och i hamnanläggning
 - .9 Beredskap och insatser i nödsituationer samt katastrofplanering
 - .10 Instruktionsmetoder för sjöfartsskyddsutbildning och -övningar, inbegripet sjöfartsskyddsåtgärder och -förfaranden
 - .11 Hantering av känslig, skyddsrelaterad information och skyddsrelaterade meddelanden
 - .12 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
 - .13 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .14 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .15 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .16 Sjöfartsskyddsutrustning och -system samt deras begränsningar vid drift
 - .17 Metoder för revision, inspektion, kontroll och övervakning
 - .18 Metoder för kroppsvisitation och icke-störande inspektioner
 - .19 Sjöfartsskyddsövningar, inbegripet övningar med fartyg
 - .20 Utvärdering av sjöfartsskyddsövningar
- 18.2 Hamnanläggningspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter bör ha kunskap och få utbildning i ett eller flera av följande ämnen, beroende på vad som är lämpligt:
- .1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder

- .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .5 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor
 - .6 Skyddsrelaterade meddelanden
 - .7 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .8 Provning, kalibrering och underhåll av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .9 Teknik för inspektion, kontroll och övervakning
 - .10 Metoder för visitation av personer, personliga tillhörigheter, bagage, last och fartygets förråd.
- 18.3 All övrig hamnanläggningspersonal bör ha kunskap om och vara väl förtrogen med relevanta bestämmelser i hamnanläggningens skyddsplan, inom ett eller flera av följande ämnen, beroende på vad som är tillämpligt:
- .1 Innebörden och följderna av de olika skyddsnivåerna.
 - .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar.
 - .3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten.
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder.

Övningar

- 18.4 Syftet med övningar är att säkerställa att hamnanläggningens personal är kunnig inom allt skyddsarbete på alla skyddsnivåer och när det gäller att identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.
- 18.5 I syfte att säkerställa ett effektivt införande av bestämmelserna i hamnanläggningens skyddsplan bör övningar hållas minst var tredje månad, om inte särskilda omständigheter förutsätter annat. Vid dessa övningar bör samtidigt enskilda element i planen prövas, t.ex. de säkerhetshot som är upptagna i punkt 15.11.

18.6 Olika typer av övningar kan innebära att hamnanläggningens skyddschef deltar, i samarbete med berörda myndigheter i den fördragsslutande staten och rederiernas eller fartygens skyddschefer om så är tillämpligt, och dessa övningar bör hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Begäran om gemensamt deltagande av rederiers och fartygs skyddschefer bör göras med hänsyn till sjöfartsskyddet och arbetet ombord. Vid sådana övningar bör kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder prövas. Dessa övningar kan vara

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- .1 fullskaliga eller "live",
- .2 simuleringar eller seminarier eller
- .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. katastrofövningar eller andra övningar som anordnas av myndigheter i hamnstaten.

19. KONTROLL OCH CERTIFIERING AV FARTYG

Inga ytterligare riktlinjer.

TILLÄGG TILL DEL B

TILLÄGG 1

Formulär för sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning¹²

SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION

Fartygets hemort:	
IMO-nummer:	
Hamnanläggningens namn:	

Denna sjöfartsskyddsdeklaration gäller från och med till och med, för följande verksamheter:.....

(ange verksamheterna med tillämpliga uppgifter)

för följande skyddsnivåer:

Skyddsnivå(er) för fartyget:	
Skyddsnivå(er) för hamnanläggningen:	

Hamnanläggningen och fartyget accepterar följande skyddsåtgärder och skyddsansvar i syfte att uppfylla kraven i del A i Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Verksamhet		
Säkerställande av att allt skyddsarbete utförs		
Övervakning av områden med begränsat		

tillträde för att säkerställa att endast behörig personal får tillträde		Prop. 2003/04:106 Bilaga 1
Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen		
Kontroll av tillträdet till fartyget		
Övervakning av hamnanläggningen, inbegripet förtöjningsplatser och områden kring fartyget		

Övervakning av fartyget, inbegripet förtöjningsplatser och områden kring fartyget		
Lasthantering		
Leverans av fartygsförråd		
Hantering av obeledsagat bagage		
Kontroll av ombordstigande personer och deras tillhörigheter		
Säkerställande av att sjöfartsskyddskommunikation är upprättad mellan fartyget och hamnanläggningen		

De representanter som undertecknar detta avtal intygar att skyddsåtgärder och skyddsarrangemang för både hamnanläggningen och fartyget under angivna verksamheter uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i koden och kommer att genomföras i enlighet med bestämmelser som angivits i deras respektive godkända plan eller de särskilda åtgärder som överenskommit och beskrivs i bilagan.

Ort:

.....Datum:.....

Undertecknat för	
Hamnanläggningen:	
<i>(Underskrift av hamnanläggningens skyddschef)</i>	
Undertecknande persons namn och titel	
Namn:	
Titel:	
Kontaktuppgifter <i>(fyll i tillämpliga delar)</i> <i>(ange vilka telefonnummer, radiokanaler eller radiofrekvenser som skall användas)</i>	
för hamnanläggningen:	
Hamnanläggning:	

Hamnanläggningens skyddschef:

TILLÄGG 2

Formulär för hamnanläggningens deklARATION om överensstämmelse

**DEKLARATION OM ÖVERENSSTÄMMELSE FÖR
HAMNANLÄGGNING**

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

(Officiell stämpel)

(Stat)

Deklarationsnummer

**Utfärdad enligt bestämmelserna i del B i
INTERNATIONELLA KODEN FÖR SKYDD OMBORD PÅ
FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR (ISPS-KODEN)**

Regeringen i _____

(statens namn)

Hamnanläggningens namn :

.....

Hamnanläggningens adress :

.....

Härmed intygas att denna hamnanläggning följer bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och att detta kontrollerats, samt att denna hamnanläggning arbetar i enlighet med en godkänd skyddsplan för hamnanläggningen. Denna plan har godkänts för följande *<ange typ av verksamhet, typ av fartyg eller verksamhet eller annan relevant information>*: (ta bort ej tillämpligt):

Passagerarfartyg

Höghastighetspassagerarfartyg

Höghastighetslastfartyg

Bulkfartyg

Oljetankfartyg

Kemikalietankfartyg

Gastankfartyg

Flyttbara oljeborrplattformar till sjöss

Annat lastfartyg än sådant som angivits här ovan

Denna överensstämmelsedeklaration är giltig till och med

....., med förbehåll för kontroller (enligt omstående sida)

Utfärdad i.....

.....

(ange utfärdandeort)

Utfärdandedatum.....

.....

(Namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdar dokumentet)

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR KONTROLLER

Regeringen i *<ange statens namn>* har fastställt att giltigheten för denna deklARATION om överensstämmelse gäller med förbehåll för *<ange tillämplig information om kontrollerna, t.ex. obligatorisk årlig eller oplanerad>*.

Härmed intygas att hamnanläggningen, vid kontroll utförd i enlighet med punkt B/16.62.4 i ISPS-koden, visat sig uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

FÖRSTA KONTROLL

.....

tjänstemans namnteckning)

ANDRA KONTROLL

.....

tjänstemans namnteckning)

TREDJE KONTROLL

.....

tjänstemans namnteckning)

FJÄRDE KONTROLL

.....

tjänstemans namnteckning)

Namnteckning

(Bemyndigad

Ort..

Datum:

Namnteckning

(Bemyndigad

Ort..

Datum

Namnteckning

(Bemyndigad

Ort..

Datum

Namnteckning

(Bemyndigad

Ort..

Datum

EGT C 32, 5.2.2004, s. 21.

¹ Europaparlamentets yttrande av den 19 november 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 22 mars 2004.

² EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets och Europaparlamentets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).

³ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁴ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/75/EG (EUT L 190, 30.7.2003, s. 6).

⁵ EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.

⁶ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

⁷ Myndigheten kan medge att, i syfte att inte på något sätt äventyra målet att ombord tillhandahålla fartygets

skyddslarmsystem, denna information förvaras på annan plats ombord i ett dokument som skall vara känt av befälhavaren, fartygets skyddschef och annan personal ombord av högre rang i enlighet med vad rederiet beslutar.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 1

- * Stryk det som ej är tillämpligt.
- ** Om denna del av certifikatet fylls i skall det datum för certifikatets upphörande som anges på certifikatets framsida också ändras på motsvarande sätt.
- * Stryk det som ej är tillämpligt.
- 8 Protokoll från 1988 rörande 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74).
- 9 Detta formulär till sjöfartsskyddsdeklaration är avsett för att ifyllas mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen skall gälla för två fartyg bör detta modellformulär ändras på lämpligt sätt.

Förteckning över remissinstanser

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Justitieombudsmannen Hovrätten för Nedre Norrland, Luleå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Gotlands län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Domstolsverket, Tullverket, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Arbetsmiljöverket, Institutet för Sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakulteten vid Lunds universitet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Sjöbefälsförbundet, SEKO Sjöfolk, Tull-Kust, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sjöassuradörernas Förening, Svenska hamnarbetareförbundet, Sveriges Transportindustriförbund, Sjöfartshögskola, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenska Kommunförbundet, The Swedish Club – Sveriges Ångfartygs Assuransförening, Det Norske Veritas samt Näringslivets Nämnd för Regelgranskning – NNR.

Riksåklagaren har bifogat yttranden från Åklagarmyndigheterna i Stockholm, Västerås, Göteborg, Linköping, Malmö och Umeå. Rikspolisstyrelsen har bifogat yttrande från Säkerhetspolisen.

Yttrande har även inkommit från Handelsflottans kultur- och fritidsråd och Föreningen Sveriges Varv.

Därutöver har följande instanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Sveriges Fiskares Riksförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svensk Handel, Kalmar Sjöfartshögskola, Chalmers Lindholmens Sjöfartshögskola samt Varbergs hamn.

Förslag till lag om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxxx/2004 av den xx xx 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar⁸ (förordning (EG) nr xxx).

2 § Begrepp i denna lag skall ha samma innebörd som i förordning (EG) nr xxx.

Beslut om skyddsnivå och ytterligare åtgärder

3 § Rikspolisstyrelsen fattar, efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen, beslut enligt bestämmelserna i bilaga I och II till förordning (EG) nr xxx om vilken skyddsnivå som skall gälla för ett fartyg eller en hamnanläggning. Om något beslut inte fattas gäller den lägsta skyddsnivån.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen fatta beslut enligt första stycket om förändring av skyddsnivån utan att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Ett sådant beslut skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen. Vid den förnyade prövningen (omprövningen) skall Rikspolisstyrelsen komma överens med Sjöfartsverket och Kustbevakningen om utgången.

I brådskande fall får också en polismyndighet fatta beslut om vilken skyddsnivå som skall gälla för ett fartyg eller en hamnanläggning inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut skall genast underställas Rikspolisstyrelsen som har att utan dröjsmål pröva om beslutet skall bestå. Vid den prövningen skall Rikspolisstyrelsen komma överens med Sjöfartsverket och Kustbevakningen om utgången.

4 § Beslut om att ytterligare åtgärder utöver de som anges i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan skall vidtas för ett fartyg eller en hamnanläggning vid den högsta skyddsnivån får fattas av Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket eller Kustbevakningen. Innan ett sådant beslut fattas skall den beslutande myndigheten ha hört de båda andra myndigheterna.

Om ett fartyg trafikerar Sveriges territorialhav eller om information har lämnats om att fartyget avser att gå in på territorialhavet, får sådana beslut som anges i första stycket fattas av Sjöfartsverket när de två lägre skyddsnivåerna råder.

⁸ EUT L x.x.2003, s. x (Celex 32003Rxxxx).

5 § Statens kostnader för sjöfartsskyddet skall täckas av avgifter. Dessa avgifter skall tas ut för de fartyg och hamnanläggningar som är föremål för tillsynen av sjöfartsskyddet.

Tillsyn

6 § Den som verkställer en tillsynsförrättning enligt bestämmelserna i bilaga 1 eller 2 till förordning (EG) nr xxx eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till ett fartyg eller en hamnanläggning och att där göra de undersökningar som han eller hon behöver samt att där ta del av handlingar och övrig information om fartyget eller hamnanläggningen.

7 § Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx.

Redaren, befälhavaren, rederiets och fartygets skyddschefer samt övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid sådana förrättningar.

8 § En hamnanläggnings innehavare ansvarar för att hamnanläggningen undergår tillsyn enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx.

Hamnanläggningens innehavare och skyddschef skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid sådana förrättningar.

9 § Den som utövar tillsyn av hamnanläggningar enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx får förbjuda en hamnanläggningsinnehavare från att låta hamnanläggningen betjäna fartyg som omfattas av förordning (EG) nr xxx om hamnanläggningen i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att den inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i anläggningens skyddsplan.

I stället för att ett förbud meddelas får hamnanläggningsinnehavaren föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen.

10 § Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx eller enligt denna lag får förenas med vite.

11 § Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx eller som förklarats ogiltigt enligt andra stycket skall omedelbart återlämnas till den som har utfärdat certifikatet.

Sjöfartsverket skall förklara ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat ogiltigt om

1. förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpats, eller

2. certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 3

Skyldighet för hamnanläggningsinnehavare att biträda vid skyddsutredning

12 § En hamnanläggningsinnehavare skall biträda vid utförandet av en skyddsutredning samt ta fram och lämna den information som behövs för att utredningen skall kunna genomföras.

Undersökning av personer och förvaringsställen m.m.

Kroppsvisitation och annan undersökning

13 § För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfarten, får den som uppehåller sig på ett fartyg eller i en hamnanläggning kroppsvisiteras. För samma ändamål får väska, fordon, gods, rum och annat slutet förvaringsställe på fartyget eller inom hamnanläggningen undersökas.

Den som vägrar att låta sig eller sin egendom undersökas, får avvisas från fartyget eller hamnanläggningen.

14 § Kroppsvisitation som är av mera väsentlig omfattning skall utföras i ett avskilt utrymme. Sådan visitation skall ske i vittnes närvaro, om den undersökte begär det och det kan ske utan större omgång. Kroppsvisitation av kvinna får utföras och bevittnas endast av en annan kvinna, om undersökningen inte sker genom metalldetektor eller liknande anordning. Kroppsvisitation som enbart innebär att föremål som en kvinna har med sig undersöks får dock utföras och bevittnas av en man.

15 § Kroppsvisitation och annan undersökning skall ske i den omfattning som anges i skyddsplanen för fartygets eller hamnanläggningen.

Rederiet och hamnanläggningsinnehavaren ansvarar för att undersökningarna sker i den omfattning som följer av skyddsplanerna för fartyget respektive hamnanläggningen. Dessa undersökningar skall bekostas av rederiet respektive hamnanläggningen.

16 § Kroppsvisitation och annan undersökning får, med den begränsning som följer av andra stycket, utföras av polisman, tjänsteman vid Kustbevakningen eller annan särskilt utsedd person som förordnats av en polismyndighet. Om personer och egendom undersöks av annan sådan särskilt utsedd person skall arbetet utföras under polismans ledning. Tullverket skall på begäran bistå polismyndigheten, om det behövs för att en undersökning skall kunna utföras. Rederiet eller hamnanläggningsinnehavaren skall biträda polismyndigheten eller Kustbevakningen i det praktiska kontrollarbetet om det behövs.

Kontroll av gods som står under tullövervakning enligt artikel 37 i rådets förordning (EE) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen⁹ skall ske i samråd med Tullverket.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 3

17 § Om det vid kroppsvisitation eller annan undersökning påträffas föremål som kan komma till användning vid brott som utgör allvarlig fara för säkerheten i samband med sjöfart skall, om föremålet inte tas i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken, den hos vilken föremålet påträffats uppmanas att förvara föremålet på sådant sätt att det inte kan användas för brott. Den som inte följer en sådan uppmaning får avvisas från fartyget eller hamnanläggningen.

18 § Ett beslut om avvisning enligt 13 § andra stycket samt om uppmaning och avvisning enligt 17 § fattas av den som enligt 16 § får utföra kroppsvisitation eller undersökning.

19 § Protokoll skall föras och bevis utfärdas om gjord kroppsvisitation, om den undersökte begär det vid förrättningen eller om föremål tas i beslag.

Ordning

20 § Utan rederiets, befälhavarens eller hamnanläggningsinnehavarens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av ett fartyg respektive en hamnanläggning för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som enligt 16 § får utföra kroppsvisitation eller annan undersökning får från fartyget eller hamnanläggningen avvisa eller avlägsna den som

1. obehörigen uppehåller sig där,
2. stör ordningen där, eller
3. äventyrar skyddet av fartyget eller hamnanläggningen.

Bemyndiganden

21 § Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om skyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn,
4. föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer,
5. föreskrifter om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg, och
6. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

⁹ EGT L 302, 19.10.1992, s. 1 (Celex 31992R2913).

Straff

22 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av bestämmelserna i regel 9 i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx eller enligt 9 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

23 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i syfte att erhålla ett beslut om erkänd skyddsorganisation enligt bestämmelsen i punkt 4.3 i bilaga 3 till förordning (EG) nr xxx,

2. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i syfte att få en skyddsplan godkänd, ett skyddscertifikat utfärdat eller giltighetstiden för ett certifikat förlängd enligt bestämmelserna i punkterna 9.1-4, 16.1-3 och 19.1-3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen använder ett fartyg till sjöfart utan att fartyget har ett certifikat eller en skyddsplan som det skall ha enligt bestämmelserna i regel 9.1.1 i bilaga 1 och punkt 19.2.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

4. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen betjänar ett sådant fartyg som omfattas av förordning (EG) nr xxx utan att ha en godkänd skyddsplan enligt bestämmelserna i regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 16.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i fartygets skyddsplan, i ett certifikat eller i regel 4.1-2 i bilaga 1 och punkt 9.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

6. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen använder hamnanläggningen eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i hamnanläggningens skyddsplan eller regel 10 i bilaga 1 och punkt 16.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

7. redare eller ägare som uppsåtligen underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i regel 4.1-2 i bilaga 1 och punkt 19 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

8. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen underlåter att se till att hamnanläggningen undergår tillsyn enligt bestämmelserna i regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 4.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

9. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar felaktig information inför anlop av hamn när informationen har begärts enligt regel 9.2 i bilaga 1 till förordning (EG) nr xxx samt

10. redare, befälhavare och hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte genomför en undersökning enligt bestämmelserna i 13 och 15 §§ eller som har beslutats med stöd av 4 §.

24 § Till böter döms

1. redare och hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte har utsett någon skyddschef enligt vad som krävs i bestämmelserna i punkterna 11.1, 12.1 eller 17.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

2. den som uppsåtligen inte upprättar en skyddsdeklaration enligt bestämmelsen i punkt 5 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen förvarar fartygets skyddsplan i strid med bestämmelserna i punkterna 9.7 och 16.7 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen inte återlämnar ett certifikat som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx eller som har förklarats ogiltigt enligt 11 § andra stycket till den myndighet som har utfärdat certifikatet,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen inte medför en handling som skall finnas ombord på ett fartyg enligt bestämmelserna i regel 9.2.3 i bilaga 1, punkterna 9.1 och 10.1 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 21 § 5,

6. befälhavare som uppsåtligen inte lämnar den information som krävs enligt bestämmelsen i punkt 9.2.1.6 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx samt

7. hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen inte lämnar den information som krävs enligt bestämmelsen i punkt 14.6 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx.

25 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot det som sägs om tystnadsplikt i 30 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

26 § Till ansvar enligt denna lag skall inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1994:1009).

Behörig domstol

27 § Mål om ansvar enligt denna lag handläggs av den domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 21 kap. 1 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

Övriga bestämmelser

Beslut

28 § Ett beslut enligt förordning (EG) nr xxx eller enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Överklagande

29 § Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr xxx om att undanta en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och om likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

30 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt bestämmelserna i förordning (EG) nr xxx eller har utsetts till skyddschef får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om

1. sjöfartsskyddet ombord på fartyg eller i hamnanläggningar,
2. yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden,
3. enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden, eller
4. förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har utfört kroppsvisitation eller annan undersökning enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första och andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,
2. jakt,
3. fiske,
4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,
5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,
6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,
7. dumpning av avfall i vatten,
8. kontinentalsockeln,
9. fornminnen och sjöfynd,
10. fartygs registrering och identifiering,
11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,
12. märkning och användning av oljeprodukter,
13. utlänningars inresa till och utresa från eller vistelse i Sverige,
14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter.
14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter
och
15. sjöfartsskydd.

Lagen tillämpas i fråga om övervakning enligt punkterna 2-8, 10-12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Senaste lydelse 2001:46.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

10 §

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket skall ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna skall gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:00) om sjöfartsskydd.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-03-23

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 11 mars 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om sjöfartsskydd,
2. lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning,
3. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Ellika Eriksson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om sjöfartsskydd

3 och 4 §§

I 3 och 4 §§ regleras vilka myndigheter som fattar beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning respektive om ytterligare åtgärder utöver dem som anges i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan skall vidtas vid den högsta skyddsnivån.

Huvudregeln i 3 § är att det är Rikspolisstyrelsen som beslutar om skyddsnivå efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen. I brådskande fall får dock Rikspolisstyrelsen eller en polismyndighet fatta sådana beslut utan att ha hört de båda andra myndigheterna. Ett sådant beslut skall då omprövas av eller underställas Rikspolisstyrelsen som enligt förslaget i sådana fall skall komma överens med Sjöfartsverket och Kustbevakningen om utgången. Något motsvarande krav på att myndigheterna skall vara överens finns inte när det gäller huvudregeln.

Beslut om ytterligare åtgärder utöver skyddsplanen vid den högsta skyddsnivån får enligt 4 § fattas av antingen Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket eller Kustbevakningen efter att ha hört de båda andra myndigheterna. Här finns inget krav på att enighet uppnåtts.

Det framstår för Lagrådet som svårförklarligt att det uppställs krav på enighet i de brådskande fallen men inte under normala förhållanden. Frågan om hur myndigheternas samrådsskyldighet bör utformas bör enligt Lagrådet beredas ytterligare innan den föreslagna lagstiftningen underställs riksdagen.

11 §

I första stycket föreskrivs att ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i bilaga 2 till den aktuella EG-förordningen eller som förklarats ogiltigt enligt andra stycket omedelbart skall återlämnas till den som har utfärdat certifikatet. Enligt andra stycket skall Sjöfartsverket ogiltigförklara sådant certifikat i två fall, bl.a. i det fallet att certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav. Med det sistnämnda åsyftas enligt författningskommentaren företrädesvis den situationen att ett certifikat visar sig vara utfärdat av en icke behörig myndighet eller förfalskat.

Så som paragrafen har blivit utformad omfattar föreskriften om återlämnande av certifikat till den som har utfärdat certifikatet även fallet då ogiltigförklaring av certifikatet har skett på grund av att detta inte uppfyller föreskrivna krav, t.ex. när det framställts genom någon form av förfalskning. Paragrafen måste således omarbetas så att icke avsedda konsekvenser undviks. Förslagsvis kan detta ske genom att paragrafen, med viss precisering i övrigt, utformas enligt följande.

”Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat, som har upphört att gälla enligt bestämmelsen i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx, skall omedelbart återlämnas till den som har utfärdat certifikatet.

Sjöfartsverket skall förklara ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat ogiltigt om

1. förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande om rättelse, inte har avhjälpits, eller
2. certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav.

Har ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat förklarats ogiltigt enligt andra stycket, skall certifikatet omedelbart överlämnas Sjöfartsverket.”

13 §

Paragrafen upptar den grundläggande bestämmelsen om kroppsvisitation och annan undersökning. Ändamålet med dessa förfaranden skall vara att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfarten. Detta innefattar ett lägre krav än som föreskrivs i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats, där motsvarande åtgärder skall ta sikte på att förekomma brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart.

Berörda skillnad har inte omnämnts eller förklarats i remissen. I stället uttalas i författningskommentaren att bestämmelserna i förevarande avsnitt av lagförslaget så långt möjligt skall motsvara bestämmelserna inom luftfartens område. Enligt vad som upplysts vid föredragningen inför Lagrådet väntas regeringen inom kortare tid lägga fram förslag om ny lagstiftning om luftfartsskydd, varvid reglerna om kroppsvisitation m.m. avses bli utformade på motsvarande sätt som i det nu behandlade lagförslaget. Lagrådet

anser under alla förhållanden påkallat att motiven för den här diskuterade skärpningen utvecklas så att behovet av denna blir tillfredställande belyst.

Prop. 2003/04:106
Bilaga 4

23 §

I punkt 8 i paragrafen föreskrivs om straff för hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen underlåter att se till att hamnanläggningen undergår tillsyn enligt bestämmelserna i regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 4.4 i bilaga 2 till EG-förordningen. Enligt författningskommentaren innebär ansvaret i detta fall att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten.

Det kan enligt Lagrådets mening ifrågasättas om lagtextens hänvisning till de angivna bestämmelserna i bilagorna till EG-förordningen är godtagbar i en straffregel med hänsyn till hur dessa bestämmelser är avfattade. I regel 10.1 i bilaga 1 sägs att hamnanläggningar skall uppfylla tillämpliga krav i kapitlet (dvs. kapitel XI/2 i SOLAS 74) och i del A i ISPS-koden, med beaktande av riktlinjerna i del B i ISPS-koden. Punkt 4.4 i bilaga 2 innebär att den fördragsslutande staten skall, i den utsträckning så anses lämpligt, pröva effektiviteten i hamnanläggningarnas skyddsplaner eller ändringar i sådana planer som staten godkänt.

Dessa bestämmelser har en så allmän utformning att hänvisningen dit knappast ger någon närmare precisering och avgränsning av vad som i tillsynshänseende åligger en hamnanläggningsinnehavare. Det kan också anmärkas att punkt 4.4 är upptagen i bilagan under rubriken De fördragsslutande staternas ansvar och även är utformad som ett direkt åliggande för sådan stat. Mot bakgrund av det anförda torde straffregelns utformning behöva övervägas ytterligare. Om avsikten är att straffansvaret så som författningskommentaren anger endast skall avse underlåtenhet att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndighet borde detta kunna anges direkt utan hänvisning till bilagebestämmelser i förordningen.

24 §

I punkt 4 föreskrivs om bötespåföljd för redare och befälhavare som inte återlämnar ett certifikat, som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till EG-förordningen eller som har förklarats ogiltigt enligt 11 § andra stycket, till den myndighet som har utfärdat certifikatet.

Straffbestämmelsen behöver anpassas med utgångspunkt i vad Lagrådet anför under 11 §. Om Lagrådets förslag till lydelse av 11 § godtas, kan förevarande bestämmelse utformas enligt följande.

”4. redare och befälhavare som uppsåtligen inte återlämnar eller överlämnar ett sjöfartsskyddscertifikat när det krävs enligt 11 §,”

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 april 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin,, Messing, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson, Lund, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg

Föredragande: statsrådet Messing

Regeringen beslutar proposition 2003/04:106 Lag om sjöfartsskydd

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om sjöfartsskydd	3 och 4 §§ 11 och 21 §§	32004R00xx
