


SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Staben

 Handläggare direkttelefon
 Johan Franson, 011-19 11 51

 Datum
 2004-02-26

 Ert datum
 2004-02-23

 Vår beteckning
 1603-04-15462

 Er beteckning
 EUN2004/618/TP

 Näringsdepartementet
 103 33 STOCKHLM

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd

Sjöfartsverket har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerade förslag från Europeiska kommissionen. Sjöfartsverket får med anledning därav anföra följande.

Yttrandet behandlar först vissa allmänna frågor och därefter vissa särskilda.

Allmänt

Kommissionens nu remitterade förslag till direktiv hänvisar till kommissionens meddelande om förbättring av sjöfartsskyddet. Enligt detta – sägs det i det remitterade förslaget – är hamnskyddet ett nödvändigt andra steg efter den ännu inte beslutade förordningen, varigenom den av IMO beslutade ISPS-koden i princip görs till europeisk rätt.

Arbetet med ISPS-koden bedrevs efter den 11 september 2001 i stor politisk enighet i en strävan att i så hög utsträckning som möjligt förhindra att fartyg skall kunna användas som vapen av eller mål för terrorister. Ingen ifrågasätter det befogade i ISPS-koden eftersom den syftar till att säkerställa skyddet mot terrorister och av handeln mellan stater. ISPS-koden, som alltså ännu inte trätt i kraft, fordrar långtgående insatser internationellt och i EUs medlemsstater. Effekten av dessa insatser är av naturliga skäl ännu inte känd. Det är således omöjligt att ännu säga vilken effekt tillämpningen av ISPS-koden kommer att få. Kodens utgång emellertid ifrån att fartyg, som samverkar med land i hamnanläggningar, skall vara skyddade från oönskade personer och oönskad last eller liknande som kan användas för terroristsyften. I det internationella arbetet betonades vikten av detta samtidigt som man insåg behovet av att se över frågan om hamnskydd. Därför påbörjades ett samarbete mellan ILO och IMO genom den arbetsgrupp, som nämns i det remitterade förslaget. Hamnskyddet ansågs

Datum
2004-02-26

Vår beteckning
1603-04-15462

inte vara lika pressande nödvändigt som det sjöfartsskydd, som har beslutats av IMO.

Som tidigare sagts är ett av syftena med ISPS-koden att säkerställa fartygstrafik och handel mellan länderna. Det som föreslås i det nu remitterade förslaget förefaller – om man i motiveringen till förslaget läser texten Varför är hamnar i farozonen? – främst vara avsedd att skydda den enskilda medlemsstatens intressen även det om längre fram i förslaget sägs att sjöfartsskyddet enligt ISPS-koden också kommer att förbättras. Hamnar är självfallet – inte minst för ett land som Sverige – en mycket betydelsefull del av infrastrukturen. Om sjöfartsskyddet fungerar som det är tänkt skall emellertid skyddet av fartyg och andras länder vara tillfredsställt och hamnarna, liksom annan lika betydelsefull infrastruktur, rimligen främst vara en nationell angelägenhet.

Det undandrar sig Sjöfartsverkets bedömning om på nuvarande stadium ett så långt gående regelverk som förslaget till direktiv om hamnskydd bör införas innan effekterna av tillämpningen av reglerna om sjöfartsskydd kunnat anas eller bedömas. För att kunna ha en riktig uppfattning om det fordras en bättre kunskap om hotbilder och politiska nödvändigheter än Sjöfartsverket har.

Det är uppenbart att frågan om det som nu föreslås tillhör tredje pelaren måste ställas. Den kan inte besvaras av Sjöfartsverket. Kommissionen synes ha velat besvara den frågan i inledningen (5) till det föreslagna direktivet.

Under arbetet med sjöfartsskydd framkom att begreppet hamn definieras, i den mån det alls definieras, olika i många länder. Begreppet hamn kan i sig bli en svårighet i det fortsatta arbetet. Hur hamnar och de verksamheter som bedrivs i hamnar är organiserade skiljer sig mycket åt mellan medlemsstaterna. I vissa länder finns t ex en ansvarig myndighet för varje enskild hamn.

För svenskt vidkommande kan allmänt sägas att det är praktiskt möjligt att införa en tillämpning av det föreslagna direktivet. Det kommer emellertid att orsaka minst lika mycket arbete som sjöfartsskyddet för hamnanläggningar, förmodligen mer. Det kommer troligen också att lagstiftningsmässigt vara mer komplicerat. Sjöfartsverket har inte haft möjlighet att analysera vilka behov av ny och ändrad lagstiftning, som förslaget skulle medföra. Förutom en ny lag om hamnskydd torde förslaget dessutom kräva ändring i lagstiftningen om skyddsobjekt, allmän ordning, planläggning m m.

Särskilda frågor

Under denna rubrik avser Sjöfartsverket att behandla förslaget sådant det remitterats. I texten tas endast principiellt viktiga frågor upp eftersom

Datum
2004-02-26

Vår beteckning
1603-04-15462

förslaget ännu inte behandlats i rådsarbetsgruppen och eftersom behandlingen där sannolikt kommer att leda till betydande förändringar av förslaget.

Artikel 1 Huvudsyftet med det föreslagna direktivet sägs vara att motverka hoten från "avsiktliga olagliga handlingar". Ett snatteri i ett magasin i en hamn är en avsiktig olaglig handling men det kan knappast vara syftet med förslaget att hindra detta. Syftet bör omformuleras så att det klart framgår att det är frågan om att motverka terrorism och liknande brottslighet.

Artikel 2 p 1 I artikeln sägs i slutet "...när dessa direkt eller indirekt påverkar säkerheten i hamnen." Sjöfartsverket har inte tillgång till förslagets engelska text men det är viktigt att behålla distinktionen mellan safety och security respektive säkerhet och skydd.

Artikel 2 p 2 I artikeln anges att de åtgärder som fastställs i direktivet skall gälla alla hamnar i en medlemsstat där det finns en eller flera hamnanläggningar som omfattas av förordningen om sjöfartsskydd. Det bör i detta sammanhang nämnas att förordningen om sjöfartsskydd avses bli tillämplig även för vissa hamnanläggningar som endast betjänar fartyg som går i nationell trafik från den 1 juli 2005 respektive 1 juli 2007. Detta faktum har naturligtvis stor betydelse för frågan om det som nu föreslås tillhör tredje pelaren.

Artikel 2 p 3 Den gränsdragning, som nämns i den angivna texten, är självfallet nödvändig för en tillämpning av direktivet. Den kommer att förorsaka mycket arbete och i enskilda hamnar säkerligen bli föremål för en hel del kontroverser.

Artikel 3 Det bör kontrolleras att de definitioner som används i förekommande fall överensstämmer med dem, som används i ISPS-koden.

Artikel 5 Så som förslaget är avfattat kan det förstås så att det skall finnas flera hamnskyddsmyndigheter. Det är en tänkbar väg att gå. För svenskt vidkommande kan man t ex tänka sig att polismyndigheterna skulle utses till hamnskyddsmyndigheter. Eftersom Sjöfartsinspektionen kommer att bli huvudansvarig myndighet för sjöfartsskyddet, även avseende hamnanläggningar, bör man överväga att säkerställa att en myndighet kan bli hamnskyddsmyndighet för samtliga svenska hamnar. Inspektionen säger inte att den bör bli ansvarig myndighet – det är en sak för Regeringen att avgöra – men om man för att säkerställa synergier mellan sjöfartsskydd och hamnskydd vill ha samma ansvariga myndighet så bör man säkerställa möjligheten till en hamnskyddsmyndighet för ett land.

Artikel 6 Hamnskyddsbedömning bör på svenska benämnas hamnskyddsutredning. Det framgår inte av förslaget vem som skall utföra

Datum
2004-02-26

Vår beteckning
1603-04-15462


dessa bedömningar. Av sista meningen i punkt 1 kan motsättningsvis möjligen utläsas att det inte är staten. Det kommer i Sverige i vissa fall troligen att bli svårt att finna någon lämplig organisation, som kan genomföra en hamnskyddsutredning för en hamn. Det kan vara så att staten kommer att behöva göra dem om man i vissa fall inte beslutar att en kommun skall göra dem.

Artikel 7 Samma synpunkter kan anföras beträffande denna artikel som om artikel 6.

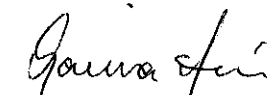
Artikel 9 Denna artikel tycks bl a avse en fortlöpande kontroll av att hamnskyddet upprätthålls, en kontroll utförd av en person eller organisation benämnd hamnskyddsansvarig. Hur skiljer sig denne från hamnskyddsmyndigheten?

Artikel 10 Förhållandet att man skall ha en hamnskyddsmyndighet, en hamnskyddsansvarig och en hamnskyddskommitté underlättar inte handläggningen av hamnskyddsfrågor. Det framgår inte med någon stor klarhet vilka gränser, som skall finnas mellan dessa organisationer/personer.

Beslut i detta ärende har fattats av sjösäkerhetsdirektören Johan Franson. Föredragande har varit byrådirektören Marina Axén.



Johan Franson



Marina Axén

Kopia
Styrelsen
VL
stf CI, samtli öir, Cio
samtli hamninspektörer
Henry Nilsson, KBV
Björn Holck-Clausen, RKP
Tommy Persson, Tullverket