



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Internationella sekretariatet

Handläggare, direkttelefon

Internationella sekretariatet

FÖR KÄNNEDOM

2002-12-17

0701-0128875

050230-02-17769

Diplomatkonferens angående sjöfartsskydd i London 9-13 december 2002

delges för kännedom enligt nedan:

Justitiedepartementet, PÅ
 Näringsdepartementet, enheten för transportpolitik Jaak Meri
 Näringsdepartementet, rättssekretariatet, Per Håvik
 Utrikesdepartementet, FMR, Niklas Hedman och Marie Jacobsson
 Rikskriminalpolisen, Lars Nylén och Björn Holck-Clausen
 Kustbevakningen/Rikspolisstyrelsen, Henry Nilsson
 Sveriges Redareförening, Jan Ifwarsson
 Sveriges Fartygsbefälsförening, Christer Lindwall
 Sjöbefälsförbundet, Mats Johansson
 SEKO-Sjöfolk, Göran Hansson
 Sveriges Hamnar, Anders Klingström
 Tullverket, Tommy Persson

Internt SjöV
 GD
 CI
 Stf CI
 Samtliga enhetschefer I
 Samtliga Öir
 Krister Ingvarson, It
 Anne-Christine Kivelä, It
 CPN
 Urban Hallberg, PN
 Benny Pettersson, PN
 C Info
 li



Diplomatkonferens angående sjöfartsskydd i London 9-13 december 2002

Efter händelserna i USA den 11 september 2001 inleddes inom IMO ett arbete med att skapa ett regelverk för skydd mot terroristdåd inom sjöfarten. Arbetet inleddes vid Assembly i november/december 2001 och fortsatte därefter vid MSC 75 i maj i år och under två möten mellan sammanträden med en arbetsgrupp. Under MSC 76 i december i år sammanträdde återigen arbetsgruppen under den första veckan av MSC 76. Arbetet avslutades med den rubricerade diplomatkonferensen.

De arbetsgrupper, som arbetat med sjöfartsskydd fram till diplomatkonferensen, har haft Frank Wall från Storbritannien som ordförande. Den som lett det redaktionella arbetet med regeltexterna har varit Nicholas Charalambous från Cypern. Undertecknad var ordförande vid diplomatkonferensen.

Arbetet med skyddsfrågorna har varit hektiskt. På förhållandevis kort tid har ett omfattande nytt regelverk skapats. Pådrivande i arbetet har varit USA och Storbritannien men samtliga av de medlemsstater, som deltagit i arbetet har insett att skapandet av ett nytt regelverk för sjöfarten har varit något nödvändigt.

Det nya regelverket består av vissa nya regler i kapitel V och kapitel XI-1 i SOLAS-konventionen, ett helt nytt kapitel XI-2 i SOLAS samt International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-koden); koden består av två delar, nämligen del A, som är bindande, och del B, som är rekommenderande.

Det nya regelverket gäller fartyg, som går i internationell trafik och hamnanläggningar (alltså inte hamnar), som betjänar sådana fartyg. För fartyg, rederier och hamnanläggningar kommer det nya regelverket att innebära att de måste bygga upp säkerhetssystem, ha säkerhetsansvariga, för

Datum
2002-12-16

Vår beteckning

fartyg, skaffa viss utrustning och skapa möjligheter att stänga av vissa områden i fartygen, och för hamnanläggningar att skapa möjligheter till kontroll av vilka laster och vilka personer, som rör sig inom anläggningarna. Detta arbete kommer att kosta pengar och det kommer att behöva drivas under stor tidspress. Det nya regelverket träder i kraft den 1 juli 2004 om inte minst 15 länder, som representerar 50 procent av världshandelsflottan inte dessförinnan förklarar att man inte vill vara bundna av de nya reglerna. Det är mycket osannolikt att detta skulle kunna inträffa.

Det nya regelverket kommer att innebära att fartyg snabbare kommer att behöva utrustas med AIS-transponders snabbare (31 december 2004) än vad tidigare var fallet. De kommer också att behöva utrustas med ett skyddsalarm enligt en viss tidsskala (fram till 2006); för detta kommer man att kunna utnyttja befintlig radioutrustning. Fartyg kommer också att behöva utvändigt märkas med sitt IMO-nummer; denna regel framstår som från praktiska utgångspunkter tämligen onödig men det var ett starkt tryck från USA och EU att besluta den. Fartyg skall också medföra ombord vad som kallas ett Continuous Synopsis Record. Det kommer att vara en handling i vilken vissa grundläggande uppgifter om fartyget redovisas. Den skall utfärdas av fartygets flaggstat.

När det gäller de säkerhetssystem, som skall finnas i fartyg och hamnanläggningar, är dessa i regelverket uppbyggt på ett i så stor utsträckning som möjligt parallellt sätt. Krav kommer, som tidigare sagts, att ställas på att säkerhetsplaner finns, att ansvariga för säkerheten på fartyg och rederier samt hamnanläggningar finns, att planerna innehåller planerade åtgärder för ettvar av tre säkerhetslägen mm.

Hur säkerhetssystemen i detalj skall se ut och vad de skall innehålla går ännu inte att beskriva. Skälen till detta är flera. De första skälet är att detta är något helt nytt inom sjöfarten; erfarenheten av skyddsarbete är begränsad. Ett andra skäl är att arbetet med skyddsfrågorna kommer att kräva att hot- och riskbedömningar läggs till grund för vad som skall göras; detta kommer att fordra samarbete mellan myndigheter av ett helt nytt slag. Ett tredje skäl är att ingen myndighet egentligen reglerat hamnverksamheten i Sverige; det är ett nytt arbetsområde.

Diplomatkonferensen arbetade under en stundtals extrem tidspress. Det innebär att regelverket inte är så väl utformat, som hade varit önskvärt. SOLAS-reglerna och del A av koden är någorlunda väl avfattade men del B av koden är omfattande och sannolikt behäftad med vissa felaktigheter. Troligen kommer arbetet med att arbeta om B att inledas redan i maj nästa år när MSC 77 sammanträder.

De beslutade reglerna finns återgivna i SOLAS/CONF.5/DC/1, DC/2, DC/2 Add.1, DC/3 och SOLAS/CONF.5/33; det senaste dokumentet är ett

Datum
2002-12-16

Vår beteckning

corrigendum. Handlingarna finns tillgängliga på Sjöfartsinspektionens internationella sekretariat.

Sjöfartsinspektionen har beslutat att översätta samtliga texter till svenska. De skall sedan läggas ut på Sjöfartsverkets hemsida.



Johan Franson
Sjösäkerhetsdirektör