



Johan Franson, 011-19 11 51

Till samtliga hamnanläggningar
med internationell trafik

Sjöfartsskydd och hamnanläggningar

Sjöfartsinspektionens hamninspektörer har vid sina kontakter med hamnanläggningar och blivande skyddsansvariga i dessa mötts av ett stort antal frågor om hur man skall se på olika förhållanden, vilka typer av åtgärder, som skall vidtas, m m. Många frågor har inte ett generellt svar eftersom de har sin grund i de särskilda förhållanden, som kan finnas i en hamnanläggning. Vissa frågor kan dock ges ett någorlunda generellt svar, som dock måste betraktas som preliminärt eftersom varken den europeiska eller svenska lagstiftningen ännu finns på plats. Frågorna och Sjöfartsinspektionens svar på dem redovisas nedan.

De flesta frågor – bör det för fullständighetens skull sägas – har rört slutna lastbärare och kontroll av dessa. Sjöfartsinspektionen kommer att gå ut med ett särskilt meddelande om detta. Svar på den frågan finns således inte i denna skrivelse.

1. Vilka hamnanläggningar kommer att undantas från tillämpningen av ISPS-koden?

Sjöfartsinspektionen kommer att besluta att alla hamnanläggningar i Sverige, som betjänar fartyg i internationell trafik, skall falla under kodens tillämpning. Sjöfartsinspektionen kan emellertid komma att göra undantag för sådana hamnanläggningar som tar emot mindre än tio fartyg per år under förutsättning att den skyddsutredning, som finns, visar att detta från skyddssynpunkt är godtagbart. Initiativet till ett undantag måste tas av hamnanläggningens innehavare. Sjöfartsinspektionen kommer inte att ta något initiativ i det avseendet.

En ansökan om undantag från tillämpning av koden skall vara åtföljd av en skyddsutredning, som visar trafiken till anläggningen inte medför några risker från skyddssynpunkt att ett undantag görs. Då bör i utredningen

Datum
2004-02-17

Vår beteckning
0701-03-15928

särskilt behandlas varifrån de fartyg, som normalt anlöper hamnanläggningen kommer ifrån eller vart de normalt skall gå.

I detta sammanhang bör det påpekas att det inte självklart är en fördel för en hamnanläggning att begära och få ett undantag. Det kan vara en kommersiell belastning i vissa redares ögon.

2. Kan man vägra att ta emot containers och annan last i hamnen?

Det är en lätt fråga att svara på. Självklart kan från sjöfartsskyddssynpunkt en hamnanläggning vägra att ta emot last från såväl ett fartyg som från land. Den begränsning som kan finnas i den rätten är kommersiell, dvs att hamnanläggningen på grund av avtal med rederier, avlastare eller befraktare kan ha en avtalsmässig skyldighet att ta emot last.

3. Alternativa skyddsöverenskommelser enligt regel 11 och likvärdiga skyddsåtgärder enligt regel 12?

SOLAS XI-2/11, dvs alternativa skyddsöverenskommelser mellan två eller flera hamnstater, kommer per den 1 juli 2004 enbart att tillämpas för färjetrafik mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Möjligen kommer även färjetrafiken på Tyskland att tas med. Det finns annan fartygstrafik, som skulle kunna falla in under regel 11 (vissa typer av systemtransporter) men Sjöfartsinspektionen har, i samråd med de övriga nordiska länderna beslutat att den tillämpningen får tas upp efter den 1 juli 2004.

Regel 12 om likvärdiga skyddsåtgärder kommer inte att tillämpas före den 1 juli 2004. Skälet till detta är att Sjöfartsinspektionen inte funnit något enskilt fartyg eller någon grupp fartyg, som påkallar tillämpning. Dessutom kommer de krav, som ställs på hamnanläggningar fartyg och Sjöfartsinspektionen fram till den 1 juli 2004, att innebära att antalet fronter, som arbetet bedrivs på, måste begränsas.⁴

4. Vad gäller om ett fartyg har en högre skyddsnivå än en svensk hamnanläggning eller vice versa?

Ett fartyg kan ha lagt sig på skyddsnivå 2 antingen därför att det beordrats göra detta av sin flaggstat eller själv beslutat att göra det. Om flaggstaten beordrat fartyget att gå till nivå 2 är det troligt att fartyget fått besked om att det inte skall eller bör anlöpa en hamnanläggning, som ligger på nivå 1. Om hamnanläggningen inte från polisen fått besked om att gå till nivå 2 utan ligger på nivå 1 har den ett val. Antingen anpassar sig hamnanläggningen till fartygets önskemål eller också gör man det inte; i det senare fallet löper hamnanläggningen naturligtvis risken att förlora ett anlop.

Samma förhållande gäller om fartyget självt beslutat att inta nivå 2. Hamnanläggningen har ett val.

Datum
2004-02-17

Vår beteckning
0701-03-15928

Om en svensk hamnanläggning själv beslutar – av något skäl att gå till nivå 2 – kan den begära att ankommande fartyg också gör det. Fartyget har då ett val – anlöpa eller inte. Om polisen beslutat att en hamnanläggning skall gå till nivå 2 kan man utgå från att det också kommer att innebära att fartyg, som inte ligger på nivå 2, inte får tas emot.

Nivå 3 behöver inte beröras i detta sammanhang eftersom nivå 3 kommer att innebära att all verksamhet fryses.

5. Kan man vidta den åtgärden inför nivå 2 att man helt enkelt stänger hamnanläggningen för att undvika att behöva vidta de åtgärder som annars skulle krävts vid nivå 2?

Svaret på frågan är jakande men man skall inte förledas av det. Åtgärder, som höjer skyddsnivån i normalläget, dvs nivå 1, skall alltid vidtas; det är en följd av det politiska beslutet att alls godta ISPS-koden. Nivå 1 kommer aldrig att innebära att inga åtgärder behöver vidtas i hamnanläggningar, för vilka ISPS-koden gäller. Om en höjning av skyddsnivån sker till nivå 2, kan en adekvat åtgärd för vissa hamnanläggningar säkert vara att stänga verksamheten. Det innebär dock inte att man kan underlåta att vidta åtgärder för att säkerställa att hamnanläggningens integritet bibehålls, att människor eller gods inte förs in utan kontroll i hamnanläggningen, att fartyg i anläggningen lämnas ”vind för våg” etc. Hamnanläggningen och fartyg i den skall alltså även fortsatt vara skyddade.

Man bör således noga tänka igenom konsekvenserna av att stänga verksamheten vid nivå 2.

6. Kommer hamnanläggningar att stängas den 1 juli 2004 om man inte är färdig med sin skyddsutredning, skyddsplan och åtgärder enligt skyddsplanen?

Om skyddsutredning eller skyddsplan inte givits in före den 1 maj 2004 riskerar man att de inte kommer att kunna granskas och godkännas i tid. Därmed kommer hamnanläggningen inte att från den 1 juli 2004 fram till dess dokumenten är godkända och hamnanläggningen kontrollerad att få ta emot fartyg i internationell trafik.

Sjöfartsinspektionen kommer att ha en synnerligen pressad arbetssituation i maj och juni. Efter den 1 maj kommer principen om ”först till kvarn” att tillämpas strikt. Det kan alltså leda till att vissa hamnanläggningars skyddsutredningar och skyddsplaner inte kommer att kunna behandlas i tid före den 1 juli.

Samma sak gäller om skyddsutredning och skyddsplan inte godkänns och något godkännande inte finns per den 1 juli 2004.

Datum
2004-02-17

Vår beteckning
0701-03-15928

När det gäller åtgärder, som skall vidtas för att skyddsplanens krav skall tillgodoseas, kan den finnas leveranstider och annat sådant, som kan försena åtgärderna. Detta innebär inte med automatik att hamnanläggningen skall hindras från att ta emot fartyg. Man kan interimistiskt vidta andra åtgärder under en övergångstid, så länge dessa fyller samma funktion som de permanenta åtgärderna.

7. Vem är ansvarig för att en hamnanläggning utarbetar en skyddsutredning och en skyddsplan och vidtar de åtgärder skyddsplanen kräver?

Denna fråga har avgjort inte ett generellt svar, som omedelbart kan tillämpas av varje hamnanläggning. Många hamnar i Sverige har många aktörer i hamnarna. En hamn, ägd av ett kommunalt bolag, kan ha verksamheter, som drivs och kontrolleras av bolaget, verksamheter som drivs av företag eller enskilda inom hyrda eller arrenderade områden etc. Samma förhållanden kan råda i hamnar som har andra ägar- eller driftförhållanden.

Det man generellt kan säga är att den som kontrollerar verksamheten i hamnanläggningen, främst den som kontrollerar vad som kan föras in och ut i hamnanläggningen, är den som skall se till att en skyddsutredning och en skyddsplan utarbetas och att erforderliga åtgärder vidtas. Detta kan inte Sjöfartsinspektionen ha en uppfattning om eftersom kontrollen över enskilda hamnanläggningar ofta styrs av avtal, hävd och liknande.

Inga problem kommer normalt att uppstå i industrihamnar eller på mindre lastageplatser. Problemen kommer att uppstå i de större handelshamnarna, där det kan finnas många aktörer. Sjöfartsinspektionen ser ingen annan utväg än att innehavaren av hamnen, som har tillgång till arrende- och hyresavtal, kunskap om förhållandena i hamnen och liknande reder ut detta. Det är praktiskt och leder till det bästa resultatet.

Det finns inget i lagstiftningen som uttryckligen säger att det skall vara så men praktiskt är det den enda utvägen. Svårigheterna kommer sannolikt inte att vara särskilt stora eftersom varje skyddsutredning kommer att behöva innehålla en redovisning av vad som finns runtomkring hamnanläggningen. Om där finns något som beskrivs som en hamnanläggning måste man rimligen ställa sig frågan vad det är för en anläggning. Sjöfartsinspektionens inställning i godkännandeprocessen kommer att vara att oklarheter leder till en obenägenhet att godkänna utredningar och planer.

Datum
2004-02-17

Vår beteckning
0701-03-15928

8. Kommer Sjöfartsinspektionen att ta fram en lista på föremål som generellt inte får tas in i en hamnanläggning?

Svaret på frågan är tills vidare nej.

9. Hur skall en hamnanläggning, som behöver sätta upp ett staket eller avlysa ett vattenområde eller liknande, bete sig?

För byggnationer av staket, andra åtgärder, som innebär intrång i människors rörelse frihet, gäller de allmänna regler som gäller i sådana fall. Ofta torde det vara en fråga för kommunen.

För avlysning av ett vattenområde gäller 2 kap 2 § sjötrafikförordningen, enligt vilken länsstyrelsen beslutar.

10. Var får man tag på besked om fartygets sjöfartsskyddscertifikat och besättningslista?

Det enklaste är att hamnen beslutar att fartyg skall vid sin föransmälning till hamnen av sin ankomst begära besked om vilket certifikat man har. Om hamnen av någon anledning är misstänksam kan man begära att Sjöfartsinspektionen gör en hamnstatskontroll. När det gäller besättningslistor, har Sjöfartsinspektionen svårt att se varför hamnen behöver sådana. Besättningarna kontrolleras av Kustbevakningen inom ramen för Schengensamarbetet. Om Kustbevakningen finner något misstänkt, gör man en kontroll av fartyget.

11. Kan man ha nationell och internationell trafik vid samma kaj/hamnanläggning?

Svaret är ja under förutsättning att skyddsplanen garanterar att kontakt inte etableras mellan fartygen och deras laster.

12. När skall en skyddsdeklaration upprättas?

Det är en fråga som inte är helt lätt att besvara. Om Sjöfartsinspektionen beslutat att hamnanläggningar och fartyg skall upprätta en skyddsdeklaration, skall det självfallet göras. Om ett fartyg av sin flaggstat eller själv beslutat att en skyddsdeklaration skall upprättas, därför att det ligger på nivå 2 medan hamnanläggningen ligger på nivå 1, har hamnanläggningen ett val. Antingen gör man som fartyget vill eller också gör man det inte vilket senare alternativ naturligtvis kan få kommersiella konsekvenser för hamnanläggningen. Även hamnanläggningen kan naturligtvis ställa krav på ett fartyg att en skyddsdeklaration skall upprättas. – Det bör sägas att upprättande av skyddsdeklarationer i framtiden rimligen kommer att förekomma undantagsvis.

Datum
2004-02-17

Vår beteckning
0701-03-15928

Frågor kring innehållet i denna handling kan ställas till
Sjöfartsinspektionens hamninspektörer.



Johan Franson
Sjösäkerhetsdirektör