



SJÖFARTSVERKET
Tekniska avdelningen

Handläggare direkttelefon

Håkan Bley, 011-19 11 25

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Ert datum
1999-05-06

Er beteckning
N1999/7287/ITFOU

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Statskontoret
Box 2280
103 17 STOCKHOLM

2000-delegationen
Att: Kai Honkonen
103 33 Stockholm

Kopia: VL, Per Nordström,
Bengt-Åke Larsson, Göran Lindell

Slutrapport av anpassningsläget inför år 2000 för samhällsfunktionen sjöfart

Refererande till skrivelse från Näringsdepartementet 1999-05-06
(N1999/7287/ITFOU) överlämnas härmed på följande sidor rapport
angående situationen för sjöfarten inför år 2000.

Bertil Arvidsson
Stf Generaldirektör

Bilaga 1: Sammanfattning av Y2K-aktiviteter där sjöfartsinspek-
tionen medverkar (gällande fartyg)

Bilaga 2: Utkast till trafikföreskrift.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Bilaga 3: Preliminära beredskapsplaner för Sjöfartsverket.

Bilaga 4: Analyserade delområden för hamnarna

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Sammanfattning

Under 1999 har Sjöfartsverket penetrerat millenniumproblematiken med berörda aktörer såsom leverantörer, rederier, klassningssällskap, försäkringsbolag, andra sjöfartsmyndigheter och andra myndigheter indirekt kopplade till sjöfartssektorn.

Resultatet av detta arbete är att Sjöfartsverket gör bedömningen att någon ökad risk för störning jämfört med dagens situation, med beaktande av de förebyggande åtgärder och extra beredskapsåtgärder som redan vidtagits och kommer att vidtagas i god tid före årsskiftet, ej föreligger i samband med millenniumskiftet.

Övriga Nordiska sjöfartsmyndigheter gör samma bedömning som Sjöfartsverket dvs att nu vidtagna och beslutade åtgärder är tillräckliga. Som parentes kan nämnas att de kritiska datum (1999-09-09 samt 1999-08-22, GPS) som hittills passerats ej medfört störning av trafiken eller ökat antal olyckor.

Fartygen

Sjöfartsverkets strategi har varit att hos redare och befälhavare skapa medvetenhet om millenniumskiftet och de problem som kan uppstå, för att på så sätt få igång åtgärder ombord på fartygen. I bilaga 1 visas en sammanställning av de aktiviteter Sjöfartsverket genomfört.

Den medvetenhet som dessa åtgärder skapat hos redare och befälhavare bedöms komma att resultera i en reducerad trafikintensitet i samband med millenniumskiftet

De felfunktioner som Sjöfartsverket i första hand anser kan ställa till problem är störningar på propulsionsystem (framdrivning), styrsystem och navigationssystem. Anledningen till att det bedömts att sannolikheten för störning inte blir högre än normalt, är kravet på beredskapsplaner. Dessa skall redan idag finnas ombord på fartyg som omfattas av den s k. ISM-koden (ISM = International Safety Management), det vill säga passagerarfartyg, tankfartyg och bulkfartyg. Kravet på beredskapsplaner är diskuterat och beslutat inom det europeiska hamnstatskontrollsamarbetet under Paris MoU (MoU = Memorandum of Understanding).

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Ungefär 75% av fartygsanlöpen på svenska hamnar görs av utländska fartyg, för vilka Sjöfartsverket inte är flaggstatsmyndighet. Bland dessa fartyg kan förekomma i princip vilket som helst fartyg i världshandelsflottan. Många av dessa har inte varit näbara för Sjöfartsverkets sjöfartsinspektions åtgärder.

Därför kommer Sjöfartsverket att ge ut en föreskrift (bil. 2), som ålägger fartyg med anmälningsplikt att före anlöp kontakta lotsstationen för lämnande av information enligt de frågeformulär som distribuerats i IMO Circular Letter No. 2121 (The Year 2000 Code of Good Practice) (IMO = International Maritime Organization). Fartyg som inte omfattas av ISM-koden och inte har lämnat adekvat information enligt ovan kommer då inte att tillåtas passera in/ut i hamnen mellan 1999-12-31, 12:00 och 2000-01-01, 12:00.

Sjöfartsverket bedömer, med hänsyn till vad som ovan redovisats, att samtliga fartyg som tillåts anlöpa svensk hamn i samband med millenniumskiftet uppfyller kravet på 2000-årsssäkring och särskilda beredskapsåtgärder.

Hamnarna

I januari 1999 tillskrev Sjöfartsverket de svenska hamnar som handelssjöfart bedrivs på. Av 69 tillfrågade finns idag svar från 59 hamnar. Efter analys av inkomna svar bedöms läget vara tillfredställande. Medvetenheten och åtgärdsgraden är hög. Åtgärdsprogrammen har drivits som en viktig affärsangelägenhet, särskilt accentuerat i de större, allmänna hamnarna.

Delområden som analyserats anges i bil. 4.

Den punkt som bedöms vara den största problembilden utanför eget handlingsområde är leverans av el och teleförbindelser. Där stöder sig flertalet hamnar på uttalanden från kraftbolagen och de större teletjänstföretagen.

De tillfrågade hamnarna som ej svarat är: Töre, Klinte Hamn, Ronehamn, Karlskrona, Höganäs, Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg.

Om dessa tio som ej avgett svar görs bedömningen att risken är mycket liten för incidenter. Töre är alltid stängd för vintersjöfart, de fem Vänerhamnarna är beroende av Trollhätte kanal, som vid behov

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

kommer att stängas över millenniumskiftet. Motsvarande gäller även Mälarhamnarna. (se bil. 3). Återstående fyra hamnar har låg trafikfrekvens särskilt vintertid. Förnyad kontakt kommer att tas med dessa och erforderliga åtgärder vidtagas vid behov.

Den 23 september skickade Sjöfartsverket ytterligare en förfrågan till samtliga hamnar anslutna till Svenska Hamnförbundet. Detta för att ånyo uppmärksamma hamnarna om vikten av beredskapsplaner. Flertalet hamnar har ännu inte hunnit svara, men fortsatt uppföljning gällande beredskapsplaner kommer att ske.

Den 17 september inkom ett uttalande av svenskt Oljehamnsforum (SOHF) där följande rekommendation beslutades ges ut:

”Lossning och lastning av tankfartyg bör ej äga rum mellan: kl.18.00 1999-12-31 och 07.00 2000-01-01. I de fall pumpningsoperationen avbrytes, utan att vara klar, får fartyget kvarligga vid kaj, men skall då vara losskopplat. Trafik in eller ut ur hamnen under denna tid rekommenderas ej.”

SOHF gör bedömningen att de ca 35 anslutna hamnarna kommer att följa rekommendationen och därmed reduceras sannolikheten för incidenter ytterligare.

Sjöfartsverket gör, mot bakgrund av ovanstående, den bedömningen att den svenska hamnfunktionen inte kommer att störas på ett sådant sätt att samhällsfunktionen sjöfart påverkas på ett signifikant sätt.

Sjöfartsverkets egen verksamhet

Sjöfartsverkets funktion som farledshållare, ansvarig för lotsning, sjöräddning, isbrytning, sjökartläggning m.m. har rapporterats i särskild ordning. Bedömningen av risk för och konsekvenser av fel-funktion i Sjöfartsverkets egna IT-system är oförändrad och berörs därför inte här förutom vad gäller beredskap.

Beredskapen och bemanningen inom sjöräddning, trafikövervakning och kustbevakning är förhöjd inom det aktuella dygnet. De åtgärder som Sjöfartsverket planerar att vidtaga anges i bil. 3.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Rapporteringsrutiner

Idag finns redan inom sjöfarten ett etablerat system för rapportering av incidenter och olyckor samt hur dessa ska utredas. Sjöolyckor och incidenter rapporteras till Sjöfartsinspektionens utredningsstab samt utreds på det sätt som föreskrivs i Sjöfartsverkets författningssamling. Sjöfartsverket finner ingen anledning att förändra detta system inför millenniumskiftet.

Sjöfartsverket har därutöver redan nu en teknisk telefonjour samt teknisk reparationsberedskap öppen 24 timmar per dygn i första hand avsedd för rapportering och åtgärdande av uppkomna fel på Sjöfartsverkets navigationssystem.

På jouden övervakas viktiga navigationssystem såsom referensstationer för satellitnavigeringssystemet (DGPS) och fyrar.

Informationsspridning

I "Underrättelser för sjöfarande" kommer information om SjöV beredskap inför millenniumskiftet, föreskrifter och eventuell jourtelefonlista att meddelas senast vecka 47/48.

Samlad information om Sjöfartsverkets beredskap inför årsskiftet arbetas nu fram och kommer att skickas i god tid. Sjöfartsverkets informationsstab kommer att ha höjd beredskap under millenniumskiftet.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

BILAGA 1

Sammanställning av Y2K aktiviteter där sjöfartsinspektionen medverkar

- 1998-04-03 gick en uppmaning ut till ca 1500 ägare av svenskregistrerade fartyg. Ägarna uppmanades att inventera anläggningarna ombord, kontakta leverantörer för bekräftelse att utrustningen klarar millenniumskiftet samt att i god tid vidta åtgärder om så krävs. Detta gällde även GPS-utrustningen.

- 1998-09-30 skickades en enkät ut till ägarna av svenskregistrerade fartyg. Enkäten innehöll frågor som berörde tid och åtgärder i relation till punkten ovan.

Slutsatsen av enkäten löd:

Medvetenheten om problemen kring millennieskiftet tycks vara god hos ägarna till svenska fartyg. Det är bara för vart 20:e fartyg med bruttodräktighet 100 eller mer som inventering ombord ännu inte påbörjats. Däremot är man ganska sent ute. När 13 månader återstår till 2000-skiftet har inventeringen avslutats bara för vart tredje fartyg med bruttodräktighet 500 eller mer. Av de inom nämnda fartygskategori som konstaterat att det finns inbäddade system ombord har c:a 60 % uppgett att åtgärder kommer att behövas. Ingen har ännu avslutat dessa åtgärder. Optimismen är dock stor, två av tre svarar absolut "ja" och en av tre "troligen ja" på frågan om de kommer att hinna vidtaga erforderliga åtgärder före 1 januari 2000. Inte en enda har svarat "troligen inte"!

- 1998-10-06 gick ett beslut från Sjösäkerhetsdirektören (CI) ut med uppmaning till sjöfartsinspektionens inspektörer att från och med 1 november 1998 skall vid varje förrättning ombord i svenskt fartyg eller utländskt fartyg i svensk hamn kontrolleras att man ombord är

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

medveten om de problem som kan befaras dels med inbäddade system inför 2000-årsskiftet, dels med GPS-mottagare i augusti 1999. Om man ombord inte är medveten om problemet skall befälhavare uppmanas att skyndsamt initiera en inventering.

- Strax före jul 1998 gick en engelskspråkig enkät ut till ca 170 skeppsmäklare i svenska hamnar för vidarebefordran till utländska fartyg. Den 17 mars hade 176 ifyllda blanketter återkommit till sjöfartsverket.

Slutsatsen av enkäten löd:

Det är uppenbart att de utländska fartygen ligger efter de svenskflaggade när det gäller inventeringen ombord och kontakterna med leverantörer. Man är också något sämre än de svenska beträffande kontrollen av GPS-system ombord. När det gäller optimismen är däremot likheten slående. Vidare har de utländska fartygen enligt enkäten kommit nästan lika långt med vidtagandet av åtgärder (för de som vet att åtgärder behövs). Eftersom svaren på enkäten för de svenska fartygen i genomsnitt ligger några månader tidigare i tiden innebär detta egentligen ett något sämre resultat för de utländska. Närmare 90% av fartygen uppger att det finns icke -elektroniska alternativ ombord till de kritiska systemen. Motsvarande fråga ställdes ej till de svenskflaggade fartygen men förhållandet torde vara likartat där.

Det har inte gått att bland de utländska fartygen urskilja något enstaka flaggland som skulle vara "bättre" eller "sämre" än de andra. 75% av de fartyg som besvarat enkäten uppger att de besöker svensk hamn regelbundet.

- Vid ett seminarium 1999-02-26 med stöd av konsulter med riskbedömningskompetens och deltagare från Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamn- och Stuveriförbund, Sjöassuradörernas förening, Swedish Club, Petroleuminstitutet, ÖCB, Post & Telestyrelsen samt Stena Line gjordes försök att bedöma riskerna inom olika områden. För fartyg kom man fram till att sannolikheten för störningar är liten (liten, sannolik, stor) men att konsekvenserna kan bli stora (små, stora, mycket stora) om en olycka inträffar. En liten sannolikhet skall tolkas som att sannolikheten motsvarar dagens situation innan millenniumskiftet.

-1999-03-31 skickades ett IMO cirkulär ut för spridning till medlemmarna i Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund. Informationen gick även till Sjöfartsverkets sjötrafikavdel-

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

ning. Cirkuläret innehöll:

The Year 2000 Code of Good Practice,
Key elements of Y2K contingency plans for ships, ports and terminals.

- 1999-05-21 gick ett CI-beslut ut till sjöfartsinspektionens inspektörer att tillfråga utländska fartyg angående 2000-inventeringen enligt en av Hamnstatskontrollkommittén bestämd lista. Om negativa svar fås ska ett fartygsrelaterat meddelande ("Insufficient attention given to the Y2K issue") noteras i SIRENAC-systemet så att nästa hamn kan få informationen. Om negativa svar fås efter den 1 november i år, ska man om möjligt genomföra en operativ kontroll.

Hamnstatskontrollkommittén har gjort bedömningen att fartyg som är ISM-certifierade redan har nödrutiner och i sitt kvalitetssystem tagit upp Y2K problematiken. Passagerarfartyg, tankfartyg och bulkfartyg omfattas av kraven på ISM-certifiering.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Bilaga 2

Utkast till Sjöfartsverkets föreskrifter för sjötrafiken vid millenniumskiftet

beslutade den xx xxxx 1999.

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen följande.

1 § Dessa föreskrifter gäller alla fartyg med en längd om minst 50 meter eller med en bruttodräktighet om minst 300 samt alla fartyg som transporterar farligt gods², som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium under tiden från den 31 december kl. 12.00 till den 1 januari 2000 kl. 12.00.

2 § Ett fartyg skall före ingång på svenskt inre vatten³ eller före avgång från en svensk hamn, ha gjort en anmälan till den lotsstation (lotsbeställningscentral) i vars område fartyget befinner sig⁴. Vid anmälan skall, förutom sedvanliga uppgifter om fartygets identitet m.m. även uppges om fartyget har ett giltigt certifikat angående en godkänd säkerhetsorganisation (Safety Management Certificate)⁵ eller om fartyget har besvarat frågorna i formuläret IMO Circ. Letter No. 2121, appendix 2, se *bilagan* till dessa föreskrifter.

3 § Ett fartyg får inte trafikera svenskt inre vatten under tiden den 31 december kl. 12.00 till den 1 januari 2000 kl. 12.00, om inte fartyget har ett giltigt certifikat angående en godkänd säkerhetsorganisation eller om fartyget har svarat nej (NO) på någon av frågorna 2,3 eller 6 i formuläret IMO Circ. Letter No. 2121, Appendix 2.

4 § Undantag från dessa föreskrifter kan beviljas, om särskilda skäl föreligger med hänsyn till sjösäkerheten.

¹ Innehållet i denna föreskrift har meddelats i Underrättelser för sjöfarande (Ufs) nr 1999:x/xxx.

² Begreppet farligt gods definieras i 2 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

³ Begreppet inre vatten definieras i lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁴ Adresser och lotsstationernas områden framgår av bilaga 4 till Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:10) med föreskrifter om lotsning.

⁵ Bestämmelser om certifikat om en godkänd säkerhetsorganisation finns bl.a. i 2 § Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden)

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Denna författning träder i kraft fyra veckor efter den dag då författningen enligt uppgift på den utkom från trycket i Sjöfartsverkets författningssamling och upphör att gälla den 2 januari 2000.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Bilaga 3

Preliminära beredskapsplaner för Sjöfartsverket inför millennieskiftet

Sjöfartsinspektionen

Beredskapen under millennieskiftet kommer att bestå av 3 inspektörer som täcker in Sveriges kuster. Till deras hjälp kommer det vid behov att finnas tillgång till specialkompetens inom områdena däck, maskin och skeppsbyggnad. Överinspektörerna för respektive inspektionsområde kommer att vara näbara förutsatt att teleförbindelserna fungerar. Detta gäller även sjösäkerhetsdirektören och hans ställföreträdare.

Sjöräddningscentralen (MRCC):

En extra Räddningsledare skall vara i beredskap från 31/12 i övrigt enligt MRCC interna beredskapsplan.

Sjöräddning, lotsning, farled :

Minst en lots skall vara närvarande på varje lotsstation, från 1999-12-31 kl. 1200 t.o.m. 2000-01-01 kl.12.00, därefter enl. sjötrafikområdeschefens bedömning, för att vid bortfall av ordinarie kommunikationsvägar klara:

Sjöräddning, trafikinformation, navigationsvarningar och andra arbetsmoment som kan påverkas negativt.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Sjöfartsverket kan med bemyndigande av regeringen och stöd av sjötrafik-förordningen (SFS 1986:300), 2 Kap.1§, via trafikföreskrifter, göra inskränkningar för sjötrafik på svensk sjöterritorium med hänsyn till sjösäkerheten. Framtagande av en sådan särskild Y2K-föreskrif pågår inför millenniumskiftet. I "Underrättelser för sjöfarande" kommer en anmodan att gå ut om utbyte av frågeformulär avseende år-2000-försäkran enligt IMO Circular Letter No. 2121 mellan anmälningspliktiga fartyg & hamnar samt VTS/TiC roll vid anlop. Inget fartyg skall tillåtas passera ut/in utan att ha lämnat denna försäkran till berörd lotsstation/trafikinformationscentral i enlighet med föreskriften.

Sjötrafikområdeschefen eller ersättare skall finnas tillgänglig under tiden 1999-12-31—2000-01-01.

Arbetsfartygen (BALTICA och SCANDICA):

Fartygen skall vara bemannade för tre timmars gångberedskap fr.o.m. 1999-12-30 kl. 12.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 24.00.

Södertälje kanal/Mälaren, Trollhätte kanal med farleder samt Falsterbokanalerna:

Ökad bemanning inrättas enligt sjötrafikområdeschefens bedömning, för att klara manövrering av broar och slussportar utan IT-stöd, fr.o.m.1999-12-31 kl. 00.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 12.00.

Den tekniska beredskapen höjs fr.o.m. 1999-12-31 kl. 12.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 24.00.

Efter beslut av generaldirektören i enlighet med farledslagen (SFS 1983:293) kommer all trafik stoppas fr.o.m.1999-12-31 kl. 12.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 12.00. Påbörjad resa kan avslutas enligt sjötrafikområdeschefens bedömning.

DGPS-systemet och trafikövervakningscentralerna (VTS):

Ökad bemanning på nuvarande tekniska beredskapslista med en person. På VTS GBG skall en person ur denna beredskap finnas på plats fr.o.m.1999-12-31 kl. 12.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 24.00.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Navigationsvarningar:

BALTICO-jouren kommer att utföra regelbundna funktionstester för navigationsvarningstjänsten fr.o.m.1999-12-31 kl. 12.00 t.o.m. 2000-01-01 kl.12.00. samt ha utökad beredskap innebärande en halvtimmes inställetid till Hk. Reservrutiner har utarbetats.

Navigationsvarning går ut mellan 1999-12-29—2000-01-01 avseende avstängning av DECCA-nätet.

Huvudkontoret:

Sjötrafikdirektören eller ersättare är i beredskap per telefon 0708-120174 och 070-3120196 fr.o.m.1999-12-30 kl. 12.00..

Säkerhetsskyddschefen kontrollerar larmade utrymmen kontinuerligt fr.o.m. 1999-12-30 kl. 12.00 och två dygn framåt. Särskilt avtal har tecknats med Falck Security för timmarna kring midnatt.

IT-service kommer att ha en man i tjänst på Hk och ytterligare två i beredskap fr.o.m.1999-12-31 kl. 08.00 t.o.m. 2000-01-01 kl. 12.00.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Bilaga 4

Analyserade delområden för hamnarna

- **ADB-system.**

Dessa åtgärdas genom byte till säkrad hård- och mjukvara. I vissa fall har garantier från leverantörer inhämtats.

- **Inbäddade, tidsstyrda funktioner såsom larm, passagesystem, ventilation, belysning och värme .**

Här är det uteslutande leverantörsgarantier som inhämtas. I något fall har negativt svar erhållits från leverantören varvid nyinköp av säkrad produkt genomförts.

- **Telekommunikation**

Där stöder sig flertalet på nationella uttalanden av större teletjänstföretag. I något fall har internt kommunikations-system ersatts.

- **Elförsörjning**

Där stöder sig flertalet på nationella uttalanden av kraftbolag. I några fall har lokala kraftbolag/eldistributörer kontaktats och avkrävts garanti.

- **Farledsutrustning som ägs och förvaltas av hamnen.**

Sådan utrustning bedöms inte påverkas då mikroprocessorer ej förekommer. Undantag är när landström används. (se Elförsörj-

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

ning). I några fall har SjöV avkrävts garanti för nautisk funktionalitet och erhållit svar.

- **Broar, klaffar och ramper inom hamnområdet.**

Leverantörsgarantier har inhämtats. Fullskaletest med manuell körning har i några fall genomförts i beredskapssyfte.

- **Fast och mobil lastnings-/lossningsutrustning.**

Några identifierade problem har inte påträffats. Leverantörsgarantier har inhämtats. I en hamn har tester gjorts med mobila kranar där visst datorstöd finns. Föranledde inga åtgärder.

- **Bogserbåtar, arbetsfartyg.**

Inbäddade system har genomgått. Navigationssystem, radarapparater och radiokommunikationssystem har testats och leverantörsgarantier har inhämtats. Förutsätter att GPS-satelliterna fungerar utan störningar.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Bilaga 5

Beredskapsplan för PACT inför tusenårsskiftet

Bakgrund

Y2K-test av PACT har skett utan anmärkning. Även andra datum än tusenårsskiftet testades. För det fall att PACT trots detta av något skäl störs eller blir oanvändbart i anslutning till tusenårsskiftet har följande beredskapsplan upprättats.

Inledning

En back-up av informationen i PACT görs varje natt. Detta innebär att det alltid finns en säkerhetskopia av systemet. De flesta registratorer på Sjöfartsverket har erfarenhet av manuell diarieföring. Det finns därför goda möjligheter att sköta diarieföringen manuellt under en lång tid. Det finns några åtgärder som måste genomföras under den sista arbetsdagen innan tusenårsskiftet.'

Åtgärder inför tusenårsskiftet

Ett stort ansvar för informationen i OACT skall finnas tillgänglig i någon form ligger på huvudregistraturen. Huvudregistraturen ser till att;

En lita på samtliga ärenden som registrerats i PACT inom hela Sjöfartsverket under 1999 tas ur. Listor från föregående år finns redan på registraturen. Detta görs bl.a. för att det skall finnas möjlighet att söka manuellt efter ärenden. Huvudregistraturen kommer att informera samtliga registratorer om att listor har tagits ut. Även om PACT skulle vara ur funktion under en längre tid än en vecka (vilket bedöms osannolikt) finns det möjlighet för registratorerna att manuellt sköta registreringen och finna rätt på handlingar.

Datum
1999-09-30

Vår beteckning
0109-9811478

Sjöfartsverkets IT-service kommer att särskilt kontrollera att den back-up av PACT som tas inför tusenårsskiftet är korrekt.