



Justitiedepartementet, PO
103 33 STOCKHOLM

Betänkandet Vår beredskap efter den 11 september (SOU 2003:32)

Rubricerade betänkande har remitterats till Sjöfartsverket för yttrande. Inom Sjöfartsverket handlägger Sjöfartsinspektionen frågor om sjöfartsskydd. Det har uppdragits åt inspektionen att jämväl för Sjöfartsverket besvara remissen.

Allmänt

Den 13 december 2002 beslutades inom International Maritime Organization (IMO) i London tillägg till SOLAS-konventionen (främst ett nytt kapitel XI-2) och den s k International Ship and Port Facility Code (ISPS Code) i anslutning till konventionsändringen. Med tanke på att utredningen överlämnades till Justitiedepartementet i mars i år har av naturliga skäl detta för skyddet mot terrorism viktiga internationella regelverk och dess konsekvenser för Sverige inte kunnat beaktas i utredningens arbete.

Det nya internationella regelverket om sjöfartsskydd kommer att beröra i stort sett all internationell sjöfart (fartyg och hamnanläggningar). Genomförandet av de åtgärder regelverket föreskriver kommer att vara förenat med stora svårigheter dels på grund av kravens omfattning, dels på grund av den korta tid som står till buds – 1 juli 2004.

Arbete med en EG förordning pågår i Bryssel. Regeringen har lämnat prop 2002/03:124 Sjöfartsskydd till Riksdagen. Lagstiftningsarbetet rörande sjöfartsskydd fortsätter i regeringskansliet. – I propositionen sägs (s 19) att Regeringen anser att Sjöfartsverket bör få huvudansvaret för tillsynen av sjöfartsskyddet. Detta innebär att en i dessa sammanhang för framtiden väsentlig aktör inte är behandlad i utredningens betänkande. Detta måste beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Datum
2003-08-21

Vår beteckning
0103-03-15929

Betänkandet

Sammanfattning

Sjöfartsverket stödjer i allt väsentligt utredarens förslag.

Vissa särskilda frågor

I det arbete, som hittills utförts av Sjöfartsverket i samråd med Rikskriminalpolisen, Kustbevakningen och Tullverket i sjöfartsskyddsfrågor har betydelsen av att arbeta i en nätverksstruktur blivit uppenbar. Samtidigt har kunnat konstateras att organisationsformerna hos myndigheterna, som självfallet styrs av deras kärnverksamhet, i vissa fall försvårar samarbetet. När det gäller sådana frågor som sjöfartsskydd, för vilka effektiviteten har stor betydelse, är – som antytts - en nätverksstruktur viktig. Det är då emellertid viktigt att ramarna för en sådan struktur läggs fast av statsmakterna eftersom rätts säkerhetsaspekten inte får glömmas bort i frågornas hantering.

När det gäller frågan om en ickepolisier säkerhetstjänst har Sjöfartsverket inte anledning att ifrågasätta det som utredaren föreslagit. Verket vill emellertid påpeka att säkerhetstjänsten, vars bedömningar arbetet med sjöfartsskydd är beroende av, med nödvändighet är fylld av sekretess. Det finns möjligen en risk för att denna kan överdrivas och att den verksamhet som är beroende av relativt klara besked om vilka bedömningar som görs hamnar i en verklighet som blir konturlös och nebulös. I varje fall kan det upplevas så. – Den nya värld vi lever i efter den 11 september 2001 har naturligtvis inte minskat behovet av sekretess men möjligen bör man överväga sätt och metoder för att sprida information.

Sjöfartsverket vill slutligen beröra det som sägs av utredaren om att behörig myndighet från polisen eller Kustbevakningen bör kunna tillkalla hjälp från Försvarmakten vid våldshandlingar eller överhängande våldshandlingar från bl a fartyg, även när dessa fartyg eller handlingar inte härrör från främmande stat.

I det nya kapitel X-2 i SOLAS konventionen finns en regel 9 Control and compliance measures. I denna regel förskrivs vad en hamnstat kan företa sig när ett fartyg, i eller på väg till en hamn i staten, inte uppfyller det internationella regelverket och det således potentiellt kan ha terroristiska avsikter. För båda fallen föreskrivs i regeln vilka åtgärder hamnstaten får vidta. I den formellt rekommenderande del B av ISPS koden finns i avsnitt 4.29-44 anvisningar för tolkningen av regel 9. I SOLAS kapitel XI-2 regel 2/4 sägs slutligen: "Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law."

Datum
2003-08-21


Vår beteckning
0103-03-15929

Under arbetet med konventionen betonades från många håll att den citerade hänvisningen till internationell rätt just avsåg en stats rätt till självförsvar även mot terrorism.

Sjöfartsverket har således ingen annan uppfattning än utredaren om rättsenligheten i ett folkrättsligt perspektiv mot att använda militär i insats mot ett terroristiskt angrepp eller vid överhängande fara för ett sådant. Det måste emellertid starkt betonas att i arbetet med det internationella regelverket förutsattes att hamnstaternas rutinkontroller av utländska fartygs efterlevnad av sjöfartsskyddsreglerna skulle ske på principiellt samma sätt som kontrollerna av de vanliga sjösäkerhetsreglernas efterlevnad. Om en rutinkontroll visade på behovet av fördjupad kontroll eller underrättelser beträffande ett visst fartyg visade på ett sådant behov konstaterades att det var en fråga för varje enskilt land att avgöra, enligt sina förutsättningar, vem som skulle genomföra en sådan kontroll och eventuella åtgärder mot fartyget.

Man torde kunna utgå från att regel 9 kommer att bli svensk nationell rätt genom den blivande EG-förordningen. Det kommer att innebära att i stort sett alla de kontroller och åtgärder, som kan behöva vidtas mot utländska fartyg i eller på väg till svensk hamn, kan utföras av Sjöfartsinspektionen, Kustbevakningen och/eller polismyndighet. Det kommer endast i extrema fall, sannolikheten för vilka är låg, att krävas insats av militär. Möjligen skall detta tydligare beaktas i en eventuell lag om befogenheter för Försvarsmakten under fredstid än vad som gjorts i utredarens förslag.

Detta ärende har beslutats av sjösäkerhetsdirektören Franson.



Johan Franson

Kopia

N-dep

Styrelsen

Verksgruppen

stf CI, Cif

Kustbevakningen, Henry Nilsson

Rikskriminalpolisen, Björn Holck-Clausen

Tullverket, Tommy Persson