



CHALMERS



ISPS-koden i hamnanläggningar

En fallstudie om möjliga tolkningar
med avseende på typ av gods

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

JULIA PAGANDER

LINN LJUNGSTRÖM

KANDIDATARBETE 2018:09

ISPS-koden i hamnanläggningar

En fallstudie om möjliga tolkningar med avseende på typ av gods

Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

JULIA PAGANDER

LINN LJUNGSTRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2018

ISPS-koden i hamnanläggningar

En fallstudie om möjliga tolkningar med avseende på typ av gods

The ISPS Code in port facilities

A case study on possible interpretations with regard to the type of goods

JULIA PAGANDER
LINN LJUNGSTRÖM

© JULIA PAGANDER, 2018

© LINN LJUNGSTRÖM, 2018

Kandidatarbete 2018:09

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

ISPS-koden tillämpas i Southampton med skyltar som förbjuder tillträde i hamnområden (Kaupp, 2006). CC-BY-SA.

Tryckeri /Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Göteborg, Sverige 2018

ISPS-koden i hamnanläggningar

En fallstudie om möjliga tolkningar med avseende på typ av gods

JULIA PAGANDER

LINN LJUNGSTRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Sammanfattning

Efter terrorattentaten i USA 11 september 2001 inledde IMO arbetet med att ta fram ett internationellt regelverk med avsikt att skydda sjöfarten mot liknande terrordåd och andra grova våldsbrott. Detta regelverk benämns ISPS-koden och började gälla från och med 1 juli 2004, vilket är en mycket kort tid för ett så omfattande regelverk att träda i kraft från det att arbetet med skyddsfrågorna inleddes. Den hastiga sammanställningen av ISPS-koden kan dock ha påverkat så att bestämmelserna däri i viss mån är föremål för egen tolkning. Detta kan bero på att koden ofta beskriver att lämpliga åtgärder skall vidtas men inte på vilket sätt detta bör göras. Syftet med studien är att undersöka om tolkningen av denna kod skiljer sig åt mellan olika typer av hamnanläggningar och om typen av gods har någon inverkan på skyddsarbetet och de hot man väljer att fokusera på. De frågeställningar som studien har för avsikt att besvara är således om tolkningen av ISPS-koden påverkas av den godstyp som hanteras, vilka de största hoten anses vara samt om koden anses behöva revideras. Frågeställningarna har besvarats genom en fallstudie där primärdata erhöles från kvalitativa intervjuer med sex olika respondenter som arbetar med skyddsfrågor i olika typer av hamnanläggningar. Som komplement till intervjuerna har en litteratursökning nyttjats som källa till sekundärdata. Erhållna svar presenteras i rapportens resultatavsnitt för att sedan även diskuteras och jämföras med den teori som finns om ISPS-koden och ämnet hamnskydd. Efter analys av de kvalitativa data som samlats in drogs slutsatsen att ISPS-koden på detaljnivå ger utrymme för olika tolkningar. Vidare kom det fram under intervjuerna att man fokuserar på olika typer av hot beroende på vilken typ av gods som hanteras i respektive anläggning. Samtliga respondenter var även eniga om att ISPS-koden med stor fördel skulle kunna revideras.

Nyckelord: (hamnskydd, ISPS-koden, PFSO, PSO, CSO, hamnanläggning, hot)

Abstract

Following the terrorist attacks in the United States on September 11, 2001, the IMO initiated the process of developing an international regulatory framework aimed at protecting shipping against similar acts of terrorism and other gross violence offences. This regulatory framework is known as the ISPS Code and began to apply from July 1, 2004, which is a very short time for such a comprehensive regulatory framework to come into force from when the process was initiated. However, the rapid compilation of the ISPS Code may have had an impact on the provisions contained therein so as they, to a certain extent, are subject to interpretation. This may be due to the fact that the code often describes that appropriate measures should be taken but not in what way this should be done. The aim of this study is to investigate whether the interpretation of this code differs between different types of port facilities and whether the type of goods has any impact on the security work and what type of threats to focus on. Thus, the questions this study intends to answer are if the interpretation of the ISPS Code is influenced by the type of goods handled, what the biggest threats are and whether a revision of the code is deemed necessary. The questions have been answered through a case study where primary data was obtained from qualitative interviews with six different respondents who deal with security issues in different types of port facilities. In addition to the interviews, a literature search has been used as a source of secondary data. The received responses are presented in the report's results section, after which they are also discussed and compared with the theory on the ISPS Code and on the subject of port security. After an analysis of the collected qualitative data, it was concluded that the ISPS Code at a level of detail leaves room for different interpretations. Furthermore, during the interviews, it was revealed that the focus on different types of threats depends on the type of goods that are handled in each facility. All of the respondents did also agree that the ISPS Code with great advantage could be revised.

Keywords: (port security, the ISPS Code, PFSO, PSO, CSO, port facility, threats)

Förord

Examensarbetet är skrivet under sista terminen på Sjöfart och logistikprogrammet vid Chalmers tekniska högskola. Arbetet motsvarar 15 högskolepoäng och har genomförts vid institutionen för mekanik och maritima vetenskaper.

Författarna skulle vilja tacka samtliga respondenter som har deltagit i denna studie och som därmed har bidragit till resultatet.

Författarna vill också tacka Karin Mannerstedt Berg för att ha bidragit med sin kunskap och förslag på förbättringar.

Slutligen riktas ett stort tack till arbetets handledare Martin Larsson vid Chalmers tekniska högskola för vägledning och goda råd under arbetets gång.

Göteborg, 2018



Julia Pagander



Linn Ljungström

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	ii
Förord	iii
Innehållsförteckning	iv
Definitioner och förkortningar	vi
1 Inledning	1
1.1 Syfte	2
1.2 Frågeställning	2
1.3 Avgränsningar	2
2 Teoretisk bakgrund	3
2.1 Uppkomsten av ISPS-koden	3
2.2 Lagstiftning om sjöfartsskydd	5
2.3 Lagstiftning om hamnskydd	5
2.4 Skyddsnivåer	6
2.5 Skyddsutredning och skyddsplan för hamnanläggningar	7
2.6 Skyddschefer, tillsyn och kontroll	8
3 Metod	10
3.1 Fallstudie	10
3.2 Kvalitativa intervjuer	11
3.2.1 <i>Urval</i>	11
3.2.2 <i>Etik</i>	12
3.3 Litteratursökning	12
3.4 Analys av data	12
3.4.1 <i>Validitet och reliabilitet</i>	13
4 Resultat	14
4.1 Skyddsarbetet i praktiken	14
4.1.1 <i>Skyddsutredning och utformning av skyddsplan</i>	15
4.2 Den aktuella hotbilden	16
4.3 Uppfattningar om ISPS-koden	17
5 Diskussion	19
5.1 Skyddsarbetet i praktiken	19
5.2 Den aktuella hotbilden	20

5.3	Uppfattningar om ISPS-koden	21
5.4	Metoddiskussion	23
5.4.1	<i>Fallstudie</i>	23
5.4.2	<i>Kvalitativa intervjuer</i>	23
5.4.3	<i>Litteratursökning</i>	25
5.4.4	<i>Analys av data</i>	25
6	Slutsatser	26
6.1	Förslag på fortsatt forskning	26
	Referenser	28
	Bilaga Intervjufrågor	30

Definitioner och förkortningar

CSI	Container Security Initiative <i>Amerikanskt initiativ som säkerställer att alla containrar som utgör en potentiell risk för terrorism identifieras och inspekteras i utländska hamnar innan de lastas på fartyg som skall till USA.</i>
CSO	Company Security Officer <i>Person utsedd iland av ett rederi till att ansvara för skyddsfrågor för ett eller flera fartyg.</i>
DOC	Document of Compliance <i>Certifikat som intygar att ett företag lever upp till säkerhetskraven i ISM-koden.</i>
GDPR	General Data Policy Regulation <i>Dataskyddsförordning som skärper kraven för behandling av personuppgifter.</i>
IMO	International Maritime Organization <i>Internationell sjöfartsorganisation och FN-organ som ansvarar för reglering av säkerhet, skydd och föreningar till sjöss.</i>
ISM	International Safety Management Code <i>Regelverk som omfattar internationella standarder för säker ledning, operation av fartyg samt förebyggande av föreningar.</i>
ISPS	International Ship and Port facility Security Code <i>Regelverk som omfattar skydd av fartyg och hamnanläggningar.</i>
NIS	The Directive on security of network and information systems <i>EU-direktiv som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem.</i>
PFSO	Port Facility Security Officer <i>Utsedd person med särskilt ansvar för sjöfartsskyddet i en hamnanläggning.</i>
PFSP	Port Facility Security Plan <i>Skyddsplan som utarbetas av hamnanläggning och innehåller skyddsåtgärder som skall vidtas för att förhindra angrepp mot verksamheten.</i>

PSA	Port Security Assessment <i>Utredning av en hamnanläggnings sårbarheter som sedan ligger till grund för skyddsplanens utformning.</i>
PSO	Port Security Officer <i>Utsedd person med övergripande ansvar för sjöfartsskyddet i en hamn.</i>
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea <i>Internationell konvention för säkerhet för människoliv till sjöss.</i>
SSO	Ship Security Officer <i>Person utsedd ombord av ett rederi till att ansvara för skyddsfrågor för ett fartyg.</i>

1 Inledning

Med anledning av terrordåden i USA 11 september 2001 kom man till insikt med att kraven kring säkerhet behövde skärpas för att en liknande händelse inte skulle få ske igen. Denna terrorattack bidrog till att ett nytt strängare regelverk ansågs vara erforderligt och detta regelverk behövde då vara gemensamt för gods- och passagerartransporter över hela världen som verkar på internationellt vatten. Det regelverk som verkar inom sjöfarten benämns ISPS-koden och är framtaget av SOLAS-konventionen på uppdrag av den internationella sjöfartsorganisationen IMO som i sin tur lyder under FN. ISPS-koden trädde i kraft 1 juli 2004 genom Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG om förbättrat sjöfartsskydd och lagstodgades sedan av Sveriges riksdag genom Lag (2004:487) om sjöfartsskydd. Grunden för ISPS-koden är att alla hamnar skall göra en skyddsutredning som efterföljs av en skyddsplan innehållande tre skyddsnivåer samt att en skyddschef utses för varje hamnanläggning.

Av de fem transportslagen står sjöfarten för det största volymflödet om cirka 90 % vilket skulle kunna göra den globala sjöfarten till ett attraktivt mål för terrorism och andra hot och störningar såsom smuggling, människohandel, sabotage och kapning med mera (Wengelin, 2005). Denna känslighet för störningar beror på att det är många aktörer inblandade i transportkedjan som kan påverkas vid ett angrepp. Sjöfartsskydd delas in i två delar, ombord på fartyg och i hamnanläggningar. Denna rapport fokuserar på den landbaserade delen, det vill säga hamnterminaler. Wengelin (2005) menar också att eftersom hamnen utgör en nod där flera aktörer sammanstrålar så blir den sårbar och utgör ett möjligt mål för attacker som kan få internationella konsekvenser.

Bestämmelserna i ISPS-koden kan i viss mån tolkas på olika sätt och detta anses vara en av kodens svagheter enligt Mazaheri & Ekwall (2009). Detta beror på att koden talar om att åtgärder skall vidtas men beskriver inte hur dessa krav skall uppfyllas (2004/725/EG). Sedan implementeringen av ISPS-koden har *modi operandi*, det vill säga sätten att begå brott förändrats avsevärt (Nesser & Stenersen, 2014) vilket ställer nya krav på skyddsarbetet jämfört med tidigare. För varje hamn skall en skyddsutredning utföras samt en skyddsplan upprättas. Det är då respektive hamnskyddsorganisations uppgift att tolka detta regelverk för att kunna organisera det löpande skyddsarbetet (Klingström, 2003). Beroende på vilken typ av gods som hanteras i en hamnterminal så påverkas och formas skyddsarbetet utefter godsets egenskaper. Detta gäller även för de terminal- och godsspecifika anordningar och utrustning som finns i terminalen som värderas som sårbara. Skyddsarbetet bör därför också påverkas och formas av de brottsliga handlingar som anses utgöra störst hot och risk för den specifika hamnverksamheten och godsflödet.

1.1 Syfte

Syftet är att undersöka hur skyddsarbetet och tolkningen av ISPS-koden i hamnar kan skilja sig åt mellan olika typer av hamnterminaler beroende på vilken typ av gods som hanteras. Vidare avser studien att undersöka om ISPS-koden anses vara lika användbar nu som när den implementerades 2004. Med andra ord, om man i de utvalda hamnanläggningarna upplever att koden är tillämplig i dagsläget då tillvägagångssätten vid terrorbrott har utvecklats och förändrats sedan detta regelverk trädde i kraft.

1.2 Frågeställning

- Påverkas tolkningen av ISPS-koden av den godstyp som hanteras?
- Vilka typer av hot anses utgöra störst risk för respektive hamnanläggning?
- Anses ISPS-koden behöva revideras för bättre tillämpning?

1.3 Avgränsningar

Denna studie är inriktad mot hamnanläggningar då de utgör samhällsviktiga noder vari stora mängder gods passerar. I och med hamnarnas stora betydelse för samhället kan de därför utgöra attraktiva mål för yttre hot. Med anledning av projektets storlek och tidsbegränsning avgränsas arbetet till att undersöka och analysera det skyddsarbete som utförs i fyra olika hamnområden av varierande storlek och i dessa kontaktas sex olika skyddschefer för intervjuer. Då det även finns en begränsning i resurser och möjlighet att resa studeras hamnar som är belägna i närområdet, det vill säga Sveriges västkust.

Det finns två olika typer av säkerhet, den ena avser att skydda mot skada som uppkommer genom en olyckshändelse (*eng safety*) och den andra avser skydd mot avsiktlig skada (*eng security*). Detta arbete fokuserar på att jämföra skyddsarbetet rörande de avsiktliga handlingar som kan utgöra hot mot hamnverksamheten (*security*).

2 Teoretisk bakgrund

På senare år har hotbilden förändrats i Europa med en ökning av antalet terrorbrott som varit antingen beordrade eller inspirerade av terrororganisationer. Det som skiljer terrorismen idag från den som förekom under 70- och 80-talet är att den numera är urskillningslös och slumpartad vilket gör den betydligt svårare att förutse (Wright, 2017). För närvarande utgör inte hamnar och annan infrastruktur attraktiva mål för terrorism enligt Europol (2016) utan den är snarare inriktad mot så kallade mjuka mål, det vill säga individer som befinner sig på offentliga platser som är svåra att skydda. Anledningen till att terrorister föredrar att attackera mjuka mål är för att det visat sig vara det effektivaste sättet att uppnå terrorismens mål, nämligen att injaga fruktan hos en befolkning eller befolkningsgrupp. Om istället hårda mål såsom transportnoder och andra samhällsviktiga verksamheter för landets försörjning skulle komma att bli attraktiva mål så kan det få stora konsekvenser för rikets säkerhet, ekonomi och samhället i sin helhet (Europol, 2016).

Angrepp mot sjöfarten är ovanliga och har under de senaste 40 åren enbart stått för cirka 0,2 % av det totala antalet terrorattacker. En del forskare förklarar att detta beror på en avsaknad av kunskap hos terrorister för att kunna begå maritima terrorbrott med framgång (Asal & Hastings, 2014). Några av de antagonistiska hot som finns mot hamnanläggningar idag är obehörigt tillträde, sabotage, stöld, manipulation av last samt smuggling och innefattar således inte enbart terrorism enligt Mazaheri & Ekwall (2009).

I det svenska språket används ofta ordet säkerhet tvetydigt för att beskriva både förebyggande av skador som uppkommer genom olyckshändelse (safety) samt förebyggande av avsiktliga skador genom brottsliga handlingar (security). Wengelin (2005) förklarar att det engelska begreppet security emellertid kan benämnas skydd för att skilja förhindrandet av avsiktliga skador från motsvarande begrepp för olyckshändelser. Med begreppet skydd avses därför de åtgärder som vidtas för att skydda mot yttre hot inom ramarna för de olika transportslagen (Mazaheri & Ekwall, 2009). För frågor rörande säkerhet och förebyggande av föroreningar tillämpas ISM-koden medan motsvarande skyddsåtgärder stöds av bestämmelserna i ISPS-koden.

2.1 Uppkomsten av ISPS-koden

De världsomvälvande terroristattacker den 11 september 2001 i USA som krävde uppemot 3 000 människoliv och skadade över 6 000 personer räknas än idag som det största terrorattentatet i världshistorien (Roser, Nagdy & Ritchie, 2018). Med bakgrund av denna attack antog IMO i december 2002 ett nytt regelverk om förbättrat skydd för fartyg och hamnanläggningar. Detta regelverk benämns ISPS-koden och utgör ett tillägg till SOLAS-konventionen från 1974. Denna kod trädde i kraft 1 juli 2004 med syfte att skydda hamnanläggningar och fartyg mot yttre hot och då specifikt terrorism och andra grova våldsbrott.

Implementeringen av koden skedde ovanligt snabbt vilket berodde på att man så fort som möjligt ville skydda världshandeln mot liknande dåd inom sjöfarten. På grund av detta och efter påtryckningar från framförallt USA och Storbritannien utarbetades det nya regelverket på mycket kort tid menar Franson (2002). ISPS-koden är det första maritima regelverket som behandlar terrorism och har trots en del tillkortakommanden på grund av dess hastiga utarbetning och implementering medfört stora förändringar för det globala sjöfartsskyddet enligt Jeong (2013). ISPS-koden har gjorts bindande för EU:s medlemsstater och införlivats i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Vidare har denna förordning kompletterats i Sverige med de nationella bestämmelserna i Lag (2004:487) om sjöfartsskydd (Thomsson & Widlund, 2013).

ISPS-koden fungerar som ett standardiserat ramverk för riskbedömning och anger vilka skyddsåtgärder som är lämpliga för respektive skyddsnivå och gäller alla fartyg med en bruttodräktighet av 500 ton eller mer, passagerarfartyg, flyttbara oljeplattformar samt hamnanläggningar som tillhandahåller service åt nämnda fartyg som går i internationell fart (2004/725/EG). Koden består av två delar, del A innehållande bestämmelser som är obligatoriska och del B som utgörs av anvisningar om hur del A skall tillämpas i praktiken (Thomsson & Widlund, 2013). För hamnanläggningar ställer koden tre krav. Först och främst skall en skyddsutredning göras i varje anläggning, därefter skall en skyddsplan etableras baserad på föregående utredning för tre olika skyddsnivåer och därtill skall en skyddsansvarig (Port Facility Security Officer, PFSO) utses i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG.

Vidare skall hamnanläggningen enligt koden tillämpa de åtgärder som krävs för den rådande skyddsnivån som staten utfärdar men alltid operera enligt normalläge, alltså skyddsnivå 1. För att uppnå ett godkänt skyddsarbete enligt normalnivån skall följande bestämmelser uppfyllas och efterlevas:

- Säkerställa att hamnanläggningens alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
- Tillträdet till hamnanläggningen skall kontrolleras.
- Hamnanläggningen skall övervakas, inbegripet ankarplatser och områden för förtöjning.
- Övervakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer har tillträde.
- Övervakning av lasthanteringen.
- Övervakning av hanteringen av fartygets förråd.
- Säkerställa att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor är lättillgänglig.

Dock får inte skyddsåtgärder och tillvägagångssättet för att uppnå skyddsnivå leda till störningar eller förseningar för passagerare, fartyg, besättning, besökare, gods eller tjänster. Heller skall inte ISPS-koden påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har enligt internationell lag (2004/725/EG). Att utföra ett skyddsarbete i enlighet med EG-förordningen och Lag (2004:487) om sjöfartsskydd är inte frivilligt och är därför vid avvikelser från bestämmelserna förenat med straff i form av böter eller fängelse.

2.2 Lagstiftning om sjöfartsskydd

Som tidigare nämnts är ISPS-koden införlivad inom EU sedan år 2004 genom Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Sjöfartsskydd inbegriper skydd mot yttre hot både ombord på fartyg och i hamnanläggningar och syftet är att förhindra olaga inträde ombord på fartyg och i hamnanläggningar, smuggling av vapen och andra farliga anordningar, sabotage samt användning av fartyg och dess last som ett vapen i terroristiskt syfte (Klingström, 2003).

Som ett tillägg till Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG var ISPS-koden uttrycks beslutade den svenska riksdagen om regelverk med kompletterande bestämmelser om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar som kom att kallas Lag (2004:487) om sjöfartsskydd, Förordning (2004:283) om sjöfartsskydd samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13), föreskrifter som inledningsvis författades av Sjöfartsverket. Lagen innehåller kompletterande tillsynsregler, avgifter och bestämmelser om vilken myndighet som har tillåtelse att bestämma vilken av de tre skyddsnivåerna som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar. Denna lagstiftning tillämpas på lastfartyg, passagerarfartyg, flyttbara oljeplattformar samt hamnanläggningar som tillhandahåller service åt sådana fartyg som går i internationell fart (SFS 2004:487).

2.3 Lagstiftning om hamnskydd

I tillägg till bestämmelserna om ökat sjöfartsskydd beslutade EU-rätten om att införa ett direktiv om ökat hamnskydd, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG. Direktivet infördes i svensk rätt genom Lag (2006:1209) om hamnskydd, Förordning (2006:1213) om hamnskydd och Transportstyrelsens föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1), även dessa föreskrifter föll till en början under Sjöfartsverkets ansvar. På samma sätt som Lag (2004:487) om sjöfartsskydd avser att reglera hur man skall identifiera hot och vidta förebyggande åtgärder mot skyddstillbud inom sjöfarten så har bestämmelserna om hamnskydd samma syfte men fokuserar istället enbart på hamnanläggningar och ger mer specifik information om hur hamnskyddsorganisationer skall verkställa dessa bestämmelser.

Lag (2006:1209) om hamnskydd klargör vad som gäller för de olika skyddsnivåerna och ställer krav på att hamnskyddsutredningar utförs, hamnskyddsplaner upprättas, hamnskyddsövningar hålls samt att hamnskyddschefer utses för respektive hamn eller hamnanläggning. Vidare regleras undersökning och kontroll av identitet hos personer som uppehåller sig inom hamnområdet samt hur tillsyn av efterlevnaden skall samordnas. Lagen beskriver också vad som gäller för skyddschefens tystnadsplikt och konsekvenserna om detta förtroende missbrukas eller om hamnen på något annat sätt bryter mot bestämmelserna i denna lag (SFS 2006:1209).

2.4 Skyddsnivåer

Det finns tre skyddsnivåer och för respektive nivå skall en skyddsplan enligt Lag (2004:487) om sjöfartsskydd upprättas där allmänna och terminalspecifika åtgärder beskrivs. Vilken skyddsnivå som föreligger i svenska hamnar bestäms av Polismyndigheten i samråd med Transportstyrelsen och Kustbevakningen i enlighet med bilaga 1 och 2 i Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG. Fastställande av skyddsnivå skall då baseras på och ta hänsyn till allmän och specifik information om hot (2004/725/EG).

Skyddsnivå 1 är det så kallade normalläget enligt vilket fartyg och hamnanläggningar arbetar på under normala förhållanden och utgör således även ett minimikrav på lämpliga skyddsåtgärder som alltid skall upprätthållas. Denna grundnivå för skyddsarbetet innebär att man i hamnanläggningen skall säkerställa att sjöfartsskyddsåtgärder utförs, kontrollera tillträde, övervaka anläggningens olika områden, lasthantering, hantering av fartygets förråd samt säkerställa att kommunikation rörande sjöfartsskydd finns tillgänglig. Skyddsnivå 2 innebär förhöjt skydd och är den nivå som skall gälla då det föreligger förhöjd risk för tillbud kopplat till sjöfartsskyddet. Ytterligare skyddsåtgärder som specificeras i skyddsplanen skall då tillämpas. Skyddsnivå 3 gäller i exceptionella fall och är den nivå av skyddsarbete som skall utföras under en begränsad tidsperiod då det föreligger en trolig och överhängande risk för säkerhetstillbud. Utöver detta skall hamnanläggningen vid den högsta nivån också ta emot och verkställa skyddsinstruktioner från den fördragsslutande staten inom vilken hamnanläggningen är belägen. De två högre nivåerna innebär således ökade krav på skyddsarbetet i form av strängare kontroll och övervakning (2004/725/EG).

En situation där olika nivåer av skyddsarbete kan mötas är då en hamn tar emot ett anlöpande fartyg som antingen håller en högre eller lägre skyddsnivå än den som förekommer i hamnen. Den part som har en lägre skyddsnivå bör då tillfälligt anpassa sig till den högre så att både fartyg och hamnanläggning ligger på samma nivå (Mazaheri & Ekwall, 2009). Exempelvis kan ett fartyg tillämpa en av de högre skyddsnivåerna vilket då kan komma att kräva särskilda insatser av de hamnar som fartyget anlöper.

2.5 Skyddsutredning och skyddsplan för hamnanläggningar

En hamnanläggning, eller hamnterminal, är en del av en hamn där en specifik godstyp hanteras och lagras i korta perioder innan vidaretransport (2004/725/EG). Då varje hamnanläggning är utformad och utrustad på olika sätt så blir också hanteringen av godset olika för respektive anläggning. Olika typer av gods innebär också att hamnterminalerna troligen är utsatta för olika typer av hot i varierande utsträckning beroende på godsets egenskaper.

Vissa verksamheter i Sverige är klassade som samhällsviktiga anläggningar och skyddsobjekt i enlighet med Skyddslag (2010:305). Exempel på verksamheter som är särskilt betydelsefulla för samhället är sådana som tillgodoser energi, vatten, telekommunikation och transporter. Detta innebär att om sådana verksamheter utsätts för angrepp så kan det medföra allvarliga konsekvenser för landets säkerhet. Även hemliga uppgifter som hanteras av dessa verksamheter och berörda myndigheter kan påverka landets säkerhet och försörjning om de röjs, förstörs eller ändras. Denna typ av klassning som innebär ett förstärkt skydd inbegriper således vissa hamnar och terminaler som har ett stort värde för samhället och de kan då få status som skyddsobjekt (SFS 2010:305). För dessa anläggningar tillhandahålls därmed mer resurser för att skydda verksamheten och godsflödet. Vid bevakning av sådana objekt får polismän, militär eller skyddsvakter anlitas för att skydda verksamheten.

Hamnanläggningar ter sig olika beroende på vilken typ av gods som hanteras då olika typer av gods kräver olika typer av anordningar och utrustning för att lastas och lossas från fartyg samt vid förflyttning till andra transportslag. Varje anläggning som finns inom ett hamnområde opererar därför fristående från varandra med egna resurser i form av infrastruktur, personal och utrustning (Wengelin, 2005). Några exempel på gods som transporteras till sjöss och hanteras separat i olika hamnterminaler är container, olja, roro och passagerare.

Hamninnehavaren skall i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG göra en hamnskyddsutredning (Port Security Assessment, PSA) för hamnanläggningen. Utredningen är en grundläggande riskanalys som identifierar och analyserar hamnanläggningens tillgångar och svagheter, tänkbara hot mot anläggningen och sannolikheten att de inträffar samt hur man motverkar och minskar eventuell skada. Även tillgångar och infrastruktur i anslutning till hamnanläggningen identifieras och analyseras utifrån den risk och hotbild som bedöms föreligga (Thomsson & Widlund, 2013). När skyddsutredningen är färdigställd och man gjort en bedömning av risknivån skall en hamnskyddschef utses och en rapport utarbetas. Rapporten sammanfattar vilka sårbara punkter som upptäckts samt hur man bedömt dem, vidare skall rapporten redovisa vilka motåtgärder som skall vidtas vid eventuella angrepp och hot. Innehållet i rapporten skall skyddas och får inte röjas för obehöriga. Skyddsutredningen skall därefter godkännas av Transportstyrelsen och ligger sedan till grund för utformningen av hamnanläggningens skyddsplan (2004/725/EG).

Mot bakgrund av hamnanläggningens skyddsutredning och det som framkommit skall det vidare utarbetas en skyddsplan (Port Facility Security Plan, PFSP) som omfattar en samverkan mellan fartyg och hamnanläggning (2004/725/EG). Planen utarbetas av hamnanläggningens skyddschef och skall säkerställa att lämpliga åtgärder upprättas för att skydda hamnanläggningen och dess egendom, utrustning, personer och fartyg från risker vid hot eller säkerhetstillbud. Skyddsplanen skall enligt Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG omfatta:

- Åtgärder för att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar införs i hamnanläggningen eller ombord på ett fartyg utan tillstånd.
- Åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till hamnanläggningen eller fartyg som ligger förtöjda i hamnanläggningen.
- Grundläggande åtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1.
- Skyddsåtgärder som möjliggör ett byte till skyddsnivå 2 och vid behov skyddsnivå 3, utan dröjsmål.
- Utbildningskrav, ansvar och arbetsuppgifter för all personal i hamnanläggningen.
- Vilka kommunikationssystem som krävs för effektiv och kontinuerlig kommunikation mellan personal, fartyg i hamnen och med myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd.
- Åtgärder som effektivt garanterar lastens och lasthanteringsutrustningens säkerhet i hamnanläggningen.
- Åtgärder om skyddslarmsystemet ombord på ett fartyg som ligger i hamnanläggningen har aktiverats.
- Identifiering av hamnskyddschef inklusive kontaktuppgifter för dygnet-runt-kontakt.
- Åtgärder som syftar till att skydda informationen i planen.

Skyddsplanen är ett operativt dokument som skall innehålla information om vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att säkerställa att hamnanläggningen alltid opererar på skyddsnivå 1 (2004/725/EG). Planen skall också innehålla föreskrifter om skyddsåtgärder vid skyddsnivå 2 och skyddsnivå 3 och hamnanläggningens skyddsplan skall, på samma sätt som skyddsutredningen, godkännas av Transportstyrelsen (Thomsson & Widlund, 2013).

2.6 Skyddschef, tillsyn och kontroll

En PSO (Port Security Officer) ansvarar för frågor rörande säkerhet och skydd i en hamn inbegripet de olika anläggningar som är belägna i hamnområdet. PSO:n är därmed överordnad de skyddschefer som utsetts i respektive hamnanläggning. Den som förordnas till skyddsansvarig i en specifik hamnanläggning kallas PFSO (Port Facility Security Officer) och har i första hand ansvar för att en skyddsplan upprättas samt att eventuella brister i planen åtgärdas. Vidare ansvarar PFSO:n för träning av personal och för att hålla kontakt med motsvarande befattning ombord på fartyg, så kallad SSO (Ship Security Officer) samt med rederiets landbaserade skyddschef CSO (Company Security Officer) i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG.

Enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förordnande av sjöfarts- och hamnskyddskontrollanter (RPSFS 2009:21) skall Regeringen utse den myndighet som skall godkänna skyddsutredningar och skyddsplaner. Utöver detta skall myndigheten i fråga utöva annan tillsyn rörande hamnskydd och i Sverige har detta uppdrag tilldelats Transportstyrelsen.

Rikspolisstyrelsen har föreskrifter om vad som gäller vid förordnande, utbildning, kvalifikationskrav och utrustning för sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanter (RPSFS 2009:21). Dessa kontrollanter skall förordnas av Polismyndigheten och detta kontrollarbete kan då utföras av antingen polisman, tjänsteman vid Kustbevakningen eller av annan särskilt utsedd person med stöd av Lag (2004:487) om sjöfartsskydd samt Lag (2006:1209) om hamnskydd. För att försäkra sig om att samtliga personer som förordnas som kontrollanter är lämpliga och har den kunskap som krävs för att utföra sina arbetsuppgifter skall en utbildning om två veckor genomgå hos Polismyndigheten. När Polismyndigheten skall bedöma hur många skyddskontrollanter som behövs skall detta göras i samråd med Transportstyrelsen och, i vissa fall, även med de hamnar, hamnanläggningar och rederier som kan beröras.

3 Metod

För denna undersökning utförs en fallstudie med semistrukturerade intervjuer. Studiens primärdata erhålls således från intervjuer med skyddsansvariga personer i de utvalda hamnterminalerna för att ge en inblick i hur skyddsarbetet upplevs av de som arbetar med detta dagligen samt att utreda hur arbetet med ISPS-koden kan skilja sig åt beroende på vilken typ av hamnanläggning det rör sig om. Avsikten med intervjuerna är därför att de skall ligga till grund för resultat och diskussion. En kompletterande litteratursökning har för avsikt att nyttjas som källa för sekundärdata och ge en helhetsuppfattning om ämnet hamnskydd samt att informera om de myndigheter och regelverk som berör detta ämne. Litteraturen används därför främst till rapportens teoriavsnitt.

3.1 Fallstudie

Enligt Denscombe (2016) är syftet med en fallstudie att försöka förklara det generella genom att undersöka det specifika. Yin (2018) beskriver att ju mer en undersökning försöker förklara hur och varför ett visst socialt fenomen fungerar som det gör desto mer passande blir det att utföra en fallstudie. Av dessa anledningar ansågs en fallstudie vara det mest lämpliga metodvalet då tolkningen i ett fåtal hamnterminaler undersöks var för sig för att därefter sättas i ett större sammanhang.

De parametrar som utmärker en fallstudie är att endast en eller ett fåtal enheter undersöks på djupet med fokus på de relationer och sociala processer som förekommer i det särskilda fallet. På så sätt skiljer sig den kvalitativa fallstudien från en massstudie där istället ett större antal enheter undersöks, dock blir en sådan redogörelse inte lika djupgående som för en fallstudie. Fallet som undersöks behöver vara en fristående och tydligt avgränsad enhet som kan studeras enskilt (Denscombe, 2016).

Enheter i detta fall utgörs av de utvalda hamnterminalerna som i likhet med föregående beskrivning utgör självständiga enheter med distinkta gränser.

Vidare menar Denscombe (2016) att en fallstudie möjliggör att en helhetssyn erhålls genom att undersöka den dynamik och komplexitet som förekommer inom en viss inramning. För att studien skall kännetecknas som ett fall förutsätts att den valda inramningen är naturligt förekommande. Med detta menas att det som studeras existerar både före och efter forskningen och är således varken konstruerad eller kontrollerad av forskaren (Yin, 2018).

Då syftet med denna fallstudie är att undersöka likheter och skillnader i tolkningen av ISPS-koden sorteras den som en upptäcktsstyrd fallstudie. Att fallstudien är upptäcktsstyrd karaktäriseras av att man försöker beskriva och förklara vad som händer och vad som påverkar dem som befinner sig inom den valda inramningen (Denscombe, 2016). Utöver detta kan man jämföra olika inramningar med varandra vilket kan relateras till att resultatet från de olika hamnterminalerna jämförs.

3.2 Kvalitativa intervjuer

För denna studie har primärdata samlats in genom att utföra kvalitativa intervjuer. Valet av intervjuform föll på semistrukturerade intervjuer då denna intervjuform låter intervjuaren få bestämma vilka frågor som skall besvaras samtidigt som den möjliggör större flexibilitet och låter den intervjuade personen få utveckla sina synpunkter och tala mer utförligt om särskilda ämnen som tas upp under intervjun (Denscombe, 2016). Fokus har således varit att forska fram djupgående och kvalitativ information om hamnskydd med få och noga utvalda respondenter snarare än att ha ett stort urval med mer yttlig information. För att de tillfrågade respondenterna skulle få möjlighet att kunna förbereda sig inför intervjuerna så har de i förväg informerats om hur lång tid intervjuerna väntas ta samt fått ta del av intervjufrågorna.

Merparten av intervjuerna har genomförts som personliga intervjuer vilket innebär att respondenterna har intervjuats en åt gången. Med anledning av studiens tidsbegränsning har personliga intervjuer varit att föredra då det är lättare att arrangera sådana möten eftersom det underlättar för vederbörande att finna en lämplig tidpunkt. Enligt Denscombe (2016) är fördelen med personliga intervjuer att de åsikter och påståenden som uttrycks kan lokaliseras till en källa, nämligen den intervjuade. En annan fördel med den personliga intervjun är att den är lättare att styra då enbart en person behöver vägledas genom frågorna. Även efterföljande transkribering underlättas då enbart en röst behöver kännas igen samt att bara en person pratar åt gången.

Undantaget är en intervju som genomfördes som en gruppintervju med två respondenter då de vid intervjutillfället hade möjligheten att infinna sig på samma plats och har ett delat ansvar för en viss typ av hamnanläggning inom samma hamnområde. En fördel med gruppintervjuer är att antalet synpunkter och åsikter utökas ju fler respondenter som deltar i intervjun (Denscombe, 2016). Nackdelen med detta är dock att det försvårar för intervjuaren att lokalisera vem som sa vad men eftersom de två respondenterna i detta fall är verksamma inom samma typ av hamnanläggning i ett och samma hamnområde så uttryckte de en övervägande samsyn på hamnskyddet i deras anläggningar.

3.2.1 Urval

För denna fallstudie har ett explorativt urval gjorts då detta vanligen förknippas med viljan att erhålla kvalitativa data ur vilken forskaren kan generera insikter och information. Genom att göra ett explorativt urval har sannolikheten ökat för att lyckas få med information som kan vara särskilt intressant, extrem eller ovanlig i enlighet med vad som beskrivs av Denscombe (2016). Urvalet av respondenter var därför medvetet och deras respektive befattning ansågs utgöra en trovärdig och representativ källa för fallstudien.

För att erhålla information och uppfattningar på samma nivå från intervjuerna så har respektive skyddschef kontaktats i de utvalda hamnarna och terminalerna. De utvalda personerna är således utbildade hamnskyddschefer och har liknande yrkesbefattningar i

form av PSO, PFSO och CSO och arbetar dagligen med frågor rörande hamnskydd. För att uppfylla studiens syfte som är att undersöka hur tolkningen av ISPS-koden ter sig i olika typer av hamnanläggningar så har potentiella respondenter tillfrågats som är skyddsansvariga för olika godsslag i hamnar och terminaler av varierande storlek.

Insamlingen av data upphörde när en teoretisk mättnad ansågs vara uppnådd. Detta innebar att nya data bekräftade tidigare data och på så sätt kunde forskningen avslutas och urvalet ansågs vara tillräckligt för att kunna dra rimliga slutsatser (Denscombe, 2016).

3.2.2 Etik

Denscombe (2016) skriver att de intervjuade bör tilldelas tillräcklig information om undersökningens syfte för att kunna avgöra hurvida de vill delta eller ej. Vid den första kontakten med respondenterna har de därför informerats om syftet med studien och hur deras svar kommer att hanteras och behandlas om de skulle välja att delta. Utöver detta har samtliga deltagare innan intervjuerna försäkrats om att deras intressen skall skyddas genom strikt konfidentialitet och att deras deltagande i studien är helt frivilligt och kan avslutas när som helst utan närmare motivering. Därtill har samtliga respondenter tillfrågats vid intervjutillfället om de samtycker till att samtalet spelas in. Ljudupptagning godkändes under alla de personliga intervjuerna men inte för den gruppintervju som hölls på grund av den strikta sekretessen.

Då viss information som delgivits under intervjuerna kan vara känslig så har källorna avidentifierats. Detta för att respondenterna inte skulle behöva lida skada till följd av att ha deltagit i studien samt för att erhållen information skulle kunna innebära risker med avseende på etik och säkerhet för de berörda hamnanläggningarna. Vad som däremot ansågs vara av vikt och som behöver nämnas i detta arbete är de intervjuades yrkesbefattningar då detta ingjuter ökad trovärdighet för att delgiven information är rätt och riktig.

3.3 Litteratursökning

Som komplement till intervjuerna användes litteratur som sekundär källa för studiens datainsamling. Denna litteratur utgörs främst av alla de regelverk som berör hamnskydd men även en del andra källor som beskriver ämnet hamnskydd på ett mer övergripande sätt. Eftersom studiens fokus är att undersöka förhållningssätt och åsikter kring ISPS-koden så är det främst gällande regelverk, nationella såväl som internationella, som ligger till grund för rapportens teorikapitel och som sedermera jämförs med erhållet resultat i diskussionskapitlet.

3.4 Analys av data

Enligt Denscombe (2016) måste kvalitativa data förberedas och organiseras innan de kan analyseras på ett systematiskt sätt. Sammanställningen av data gjordes genom att först och främst transkribera intervjuerna och därefter tilldela svaren från varje respondent en

egen färg för lättare särskiljning. Efter färgkodningen kategoriserades svaren under lämpliga ämnesrubriker där respondenternas svar på samma frågor presenteras och jämförs med varandra. Detta för att senare kunna dra slutsatser om hur tolkningen av ISPS-koden skiljer sig åt beroende på vilket godsslag som hanteras. Då samtliga informanter har fått möjligheten att fritt diskutera kring frågorna så har svaren inte alltid kunnat hänföras till en specifik fråga. Av denna anledning har svaren istället sorterats under de huvudrubriker de bedöms tillhöra.

3.4.1 Validitet och reliabilitet

Den direktkontakt som uppstår vid intervjutillfället ger fördelen att datas riktighet och relevans kan verifieras i samma skede som den samlas in. Däremot menar Denscombe (2016) att sådan data snarare baseras på vad de intervjuade säger än vad de gör, med andra ord att uttryck och handling inte alltid överensstämmer, vilket skulle kunna innebära en osäkerhet i datas validitet. Även tillförlitligheten kan påverkas negativt i och med att det kan vara svårt att åstadkomma konsistens vid semistrukturerade intervjuer då dessa till viss del beror av individerna och omgivningen.

Denscombe (2016) rekommenderar att intervjudata skall bekräftas genom triangulering med andra informationskällor. Triangulering innebär att data valideras genom att använda sig av mer än en metod. Detta ger forskaren en möjlighet att kunna anskaffa sig en djupare förståelse för ämnet genom att betrakta problemet ur flera olika perspektiv. I denna fallstudie har detta gjorts genom att jämföra insamlad primärdata med skriftliga källor i form av regelverk och vetenskapliga artiklar. Svårigheten att generalisera fynd från en fallstudie är en av metodens svagheter enligt Yin (2018), därför är det lämpligt att jämföra och validera dessa med hjälp av befintlig teori. Även data från de olika informanterna har jämförts för att undersöka om det finns en samsyn på ämnet hamnskydd oberoende av i vilken typ av hamnanläggning som respondenterna är verksamma inom. Viss data som presenteras i denna rapport har även validerats av en av respondenterna då detta angavs som ett önskemål. Respondentvalidering innebär att den intervjuade har fått ta del av transkriberingen för att kontrollera att informationen stämmer innan den publiceras (Denscombe, 2016). Vidare har informanternas reliabilitet utvärderats med avseende på deras yrkesbefattningar. Eftersom samtliga arbetar som skyddschefer i sina respektive hamnar eller anläggningar så ansågs de utgöra trovärdiga källor till denna undersökning.

Reliabiliteten hos de skriftliga källor som används till studiens sekundärdata bedöms utefter relevans och kvalitet. Med detta menas att faktorer såsom källornas ålder, författare, utgivare, förlag, antal gånger källan har citerats samt eventuell förekomst av senare upplagor utvärderas för att kunna avgöra källornas trovärdighet och koppling till ämnet. Då en betydande andel av de skriftliga källorna som används till denna studie utgörs av gällande regelverk så betraktas dessa rimligtvis som aktuella tills ny lagstiftning träder i kraft som ersätter den gamla.

4 Resultat

I följande avsnitt presenteras en sammanställning av de svar som erhållits från de kvalitativa intervjuerna och resultatet struktureras utefter de ämnesrubriker under vilka frågorna är sorterade. Samtliga respondenter har fått samma frågor och möjlighet att fritt diskutera kring ämnet.

Nedan följer en kort presentation av respektive deltagares yrkesbefattning och ansvarsområde utan att avslöja identitet och arbetsplats.

- Respondent 1 är PSO och har ett övergripande skyddsansvar över en större hamn.
- Respondent 2 är CSO och har ett övergripande skyddsansvar över en mellanstor hamn och en mindre hamn.
- Respondent 3 och 4 arbetar båda som PFSO i en kryssningsterminal i en större hamn.
- Respondent 5 är PFSO i en bilterminal som ligger i en större hamn.
- Respondent 6 arbetar som säkerhetssamordnare och rådgivare i säkerhetsfrågor vid en medelstor hamn.

4.1 Skyddsarbetet i praktiken

Skyddsarbetet i hamnanläggningarna utgörs, enligt respondent 6, till stor del av kontroller, såsom id-, gods- samt in- och utpasseringskontroller. Skydds- och säkerhetsarbetet skall vara tillbörligt för att upprätthålla en normal skyddsnivå, nivå 1, menar respondent 2. Samtliga hamnanläggningar i undersökningen använder sig av externa vaktbolag som utför tillsyn och kontroller inom hamnområdet. I de hamnanläggningar som tillhör den större hamnen sker tillsyn flera gånger per dygn medan man i den minsta hamnen endast använder vaktbolag vid larm i utrycknings- och kontrollsyfte (respondent 2). Den största hamnen har, enligt respondent 5, heltäckande kameraövervakning och det anlitate vaktbolaget har en vakt stationerad vid kamerornas monitorer dygnet runt. I kryssningsterminalen utförs kontroller på passagerares bagage med hjälp av hund så att inget otillåtet tas ombord och alla passagerare som går i land eller ombord kontrolleras mot passagerarlistan från fartyget i enlighet med ISPS-koden. Utöver passagerare kontrolleras även alla leveranser till och från kryssningsfartygen så att chaufför, tidpunkt, mängd och typ av vara stämmer överens med föranmälan och andra dokument (respondent 3).

På frågan om hur beredskapen ser ut vid en incident svarade respondenterna enligt följande. Den största hamnen har enligt respondent 1 fem minuters insatsberedskap vilket betyder att inom den tidsgränsen skall väktare med hund finnas på plats för ett ingripande. Det är alltid väktarbolaget som mottar larmet och gör den första utryckningen vid ett möjligt hot eller en incident. Om det istället rör sig om personer som genom uppsåt olovligen befinner sig inom hamnområdet tillkallas polis för gripande eller transport bort från området (respondent 5).

Enligt respondent 1 är hamnen inte en organisation som kan möta hot av allvarligare karaktär såsom bombhot eller terrorism, då kopplas istället Polismyndigheten och Säkerhetspolisen in. I en av de mellanstora hamnarna svarar respondent 6 att man har god beredskap och agerar utefter incidentens natur och vidare rapporteras händelsen i det interna systemet för incidenthantering. I den mindre hamnen larmas väktare vid incidenter (respondent 2). Dock menar respondent 2 att det utöver väktaravtal också är viktigt med ett väl uppbyggt kontaktnät med myndigheter för ett informellt samarbete. Att skapa kontakter för informationsutbyte och samverkan och även utföra övningar tillsammans med menar respondent 2 skapar trygghet när det väl blir skarpt läge.

Vad gäller samarbete kring skyddsarbetet mellan hamnanläggningarna svarar majoriteten av respondenterna att man samarbetar med närliggande terminaler. ISPS-koden har krav på övningar och var tredje månad görs interna övningar på anläggningen och var artonde månad görs en gemensam övning med samtliga terminaler i hamnområdet. Respondent 5 som arbetar i en bilterminal berättar att de har nära samarbete med den närmast belägna terminalen som i detta fall är en oljeterminal. Man samverkar kring skyddsarbetet och då främst angående problemet med fripassagerare som försöker ta sig in på området. Även respondent 3 och 4 från kryssningsterminalen berättar att det finns ett nära samarbete med en annan terminal, i deras fall roroterminalen. Utöver samverkan med andra hamnanläggningar har samtliga respondenter i undersökningen också ett samarbete med Transportstyrelsen då denna myndighet har till uppgift att utföra tillsynen i anläggningarna.

4.1.1 Skyddsutredning och utformning av skyddsplan

Gemensamt för samtliga hamnanläggningar är att skyddsutredningen utförs av den skyddssansvarige och godkänns därefter av Transportstyrelsen. PSO och CSO utför skyddsutredningen för hela hamnområdet medan underordnad PFSO gör en skyddsutredning för den hamnanläggning som denne är skyddsansvarig för. Utformningen av skyddsplanen följer samma struktur som för skyddsutredningen i samtliga hamnanläggningar. Då den större hamnen i denna undersökning är av både nationellt och internationellt intresse utförs skyddsplanen i samråd med Polismyndigheten och Säkerhetspolisen, något som respondent 1 poängterar inte är generellt för andra hamnar i Sverige.

Vad man fokuserar på i respektive skyddsutredning och skyddsplan skiljer sig åt mellan terminalerna. Respondent 1 menar att då Lag (2006:1209) om hamnskydd är en antiterrorlag är det risken för just terrorattentat som skall utvärderas i skyddsutredningen. Skyddsplanen är i grunden densamma för varje hamnanläggning men tillvägagångssättet för att skydda varje enskild anläggning anpassas utefter godstyp (respondent 1). I bilterminalens skyddsplan anser respondent 5 att man inte fokuserar specifikt på terrorism och inte heller på vilken typ av gods som hanteras utan snarare till vilken destination godset skall fraktas. Det med anledning av att man i hamnen och terminalen har ett stort problem med fripassagerare som har för avsikt att ta sig till andra länder såsom Kanada,

USA och England. Respondent 2 menar att var man väljer att lägga sitt fokus gällande skyddsutredning är erfarenhetsbundet och bygger på vad man upplevt under sitt arbete som PFSO. Exempelvis upptäcktes åverkan på staketet som monterats efter ISPS-kodens ikraftträdande och man menar att fokus i gällande hamnterminals skyddsplan inte är terrorism utan snarare olaga intrång, stöld och smuggling.

På frågan om skyddsplanen används i det dagliga arbetet är respondenterna eniga om att planen inte utgör en del av den dagliga verksamheten. Respondent 5 menar att den inte används aktivt utan att man istället har planen som utgångspunkt när man arbetar med aktuella frågor och vid möten som rör säkerhetsarbetet. Respondent 2 ser en svårighet i användandet av planen då den är sekretessbelagd. Skyddsplanen är med anledning av sekretess svår att ha som en del i det dagliga arbetet och är istället något man arbetar med när den skall revideras. Utöver sekretessen ser respondent 2 ytterligare ett problem i att personalen som arbetar i verksamheten och berörs av planen inte har någon säkerhetsklassning, något som däremot finns inom exempelvis flygtrafiken. Enligt respondent 6 anses skyddsplanen vara en del av det dagliga arbetet eftersom den ligger till grund för alla de säkerhetsåtgärder som finns inom hamnanläggningen, såsom kameraövervakning, inpasserings- och godskontroll samt bevakning. Slutligen anser respondent 1 att skyddsplanen är ett levande dokument som uppdateras vid behov.

4.2 Den aktuella hotbilden

Skyddsnivån har aldrig höjts i någon av de undersökta hamnanläggningarna och ingen av de intervjuade respondenterna upplever att det finns något direkt hot i dagsläget mot deras respektive hamnanläggningar. Det anses inte heller finnas några reella hot i form av bombhot eller terrorism och enligt de tillfrågade har det aldrig rapporterats någon form av terrorismrelaterat hot i någon av hamnanläggningarna. Istället ser man, enligt respondent 5, svårigheter och problem med fripassagerare som tar sig in på området och i lasten, samt skadegörelse när exempelvis staket klipps upp eller elkablar till larm klipps av. Och det är just risken för fripassagerare, och inte exempelvis smuggelgods eller stöld, som styr kontrollen av bilterminalens gods då man har vakter som kontrollerar bilarnas bagageutrymmen för att minimera risken att någon tar sig ombord. Även respondent 1 bekräftar att det är just fripassagerare som är det största problemet idag relaterat till ISPS-koden och då främst i roroterminalen som är hårdast drabbad.

Problemet anses inte enbart vara en säkerhetsrisk utan även en ekonomisk risk. Man berättar om en incident där en fripassagerare lyckades ta sig ombord på ett fartyg vilket resulterade i böter på över tre miljoner kronor för det drabbade rederiet samt cirka två miljoner kronor i åtgärdskostnader, såsom fler värmekameror och nytt skalskydd, för hamnen. Förutom problemet med fripassagerare menar respondent 1 att den stora utmaningen ligger i om terrorismen förändras och hamnar blir ett mål för terrorattentat.

Även om det inte anses finnas hot mot anläggningarna i dagsläget förutspås ändå vissa risker och utmaningar i framtiden när det kommer till säkerhet och skyddsarbete. De båda respondenterna som arbetar på kryssningsterminalen berättar om en ny kryssningsterminal som håller på att färdigställas och skall tas i drift under 2018. Terminalen kommer att ligga i nära anslutning till stadens centrum och civilbefolkningen och kommer inte innefattas av det skalskydd som resten av hamnen har utan kommer istället vara helt öppen. Med ett öppet terminalområde ser respondent 3 och 4 utmaningar gällande säkerhetsarbetet då både gemene man och passagerare kan röra sig fritt inne på området, något man anser kan utgöra en säkerhetsrisk. En utmaning och risk i att obehöriga tar sig in på anläggningsområdet ser även respondent 5. Det finns i bilterminalen ett dilemma mellan hög säkerhet och kundnöjdhet. Man frågar sig hur mycket säkerhet får kosta innan det går ut över kundens kostnader. Det går enligt respondent 5 att utarbeta obegränsat med säkerhetsåtgärder men att kostnaden blir för stor för att behålla sina kunder då det i slutändan är kunden som betalar priset. I dagsläget anser man sig vara väl uppdaterad i anläggningen när det kommer till säkerhet och skydd och man har en förhoppning om att upgradera säkerhetssystemen när det kommer ny teknik som efter en tid kan bli mer förmånlig.

4.3 Uppfattningar om ISPS-koden

Samtliga respondenter anser det vara bra att ISPS-koden finns men att den har brister. Enligt respondent 3 och 4 är koden grundläggande och tolkningsbar. Respondent 1 anser koden vara alldeles för generell och övergripande och inte dimensionerad för det skyddsarbete hamnen kräver, en åsikt som också delas av respondent 5. Enligt respondent 2 är koden kantig och det finns svårigheter för en liten hamn att kunna avgöra vikten av vissa inslag i koden, exempelvis angrepp med kärnvapen. Man menar att det då är viktigt med tydliga direktiv från Svenska staten om vad som skall göras på lokalt plan och att man kan tillämpa vad som anses viktigt för nationen först när det kommer direktiv. Slutligen anser respondent 2 att koden har goda intentioner och tvingar företag att arbeta med frågor gällande skydd och säkerhet på ett tydligt sätt men att arbetet då anpassas till vad företagen eller hamnanläggningarna är kapabla till.

Utöver de brister respondenterna uttalat gällande ISPS-koden menar man också att utbildningen som krävs för att få titeln PFSO är generell och undermålig. Enligt respondent 3 är kvaliteten på utbildningen avhängig av vem som håller i utbildningen, vilket man menar leder till en varierande tolkning av ISPS-koden. Även respondent 5 påpekar brister i utbildningen då man utbildar PFSO, CSO och SSO samtidigt. Något man menar kan påverka den information som ges beroende på vilken befattning som är överrepresenterad vid kurstillfället.

På frågan om ISPS-koden behöver uppdateras svarar respondent 1 att den är för gammal och har tjänat ut sitt syfte. Ser man på mindre anläggningar eller utvecklingsländer så finns det fortfarande ett syfte och ISPS-koden bör inte tas bort men är i stort behov av revidering. Vidare berättar man att det i ISPS-koden inte finns någon standardisering för

hur ett skalskydd skall se ut, i vissa länder är det ett streck i marken medan det i andra länder är ett elektrifierat staket. Krav och standarder tror man att många efterfrågar men att lagstiftarna är försiktiga med det då koden är lika för alla men innebär ekonomiska konsekvenser för många. Respondent 2 anser att koden blir aktuell de gånger skyddsutredningen och skyddsplanen skall uppdateras, alltså vart femte år. Däremellan menar man att det är ett mer allmänt säkerhetstänk och att man försöker skydda företaget och göra det bästa av situationen. Vidare ser respondent 2 ISPS-koden som en "suddig plattform" som man står på och att det snarare är vem som finns i företaget som påverkar skyddsarbetet och inte själva koden.

Utöver de riktlinjer och krav som finns i ISPS-koden anser flera av de tillfrågade respondenterna att man måste komplettera med ytterligare lagar för att upprätthålla tillbörlig säkerhetsnivå. Enligt respondent 1 är Lag (2004:487) om sjöfartsskydd inte tillräcklig för den större hamnen utan anses vara för svag. Istället tillämpas Skyddslag (2010:305) som tillåter ett gripande av exempelvis en fripassagerare istället för ett avvisande i enlighet med ISPS-koden. Respondent 1 poängterar dock att det är långt ifrån Sveriges alla hamnanläggningar som tillämpar Skyddslag (2010:305). I kryssningsterminalen använder man sig av Hamnordningen och hamnens driftföreskrifter utöver ISPS-koden. Vidare använder man, i samarbete med kryssningsfartygen som anlöper terminalen, en så kallad DOC (Document of Compliance) som är en form av checklista för att försäkra sig om att säkerhetsarbetet är tillförlitligt (respondent 4). I den största hamnens containerterminal har man ett samarbete med USA och tillämpar CSI (Container Security Initiative). Samarbetet innebär ett ökat informationsflöde och högre säkerhet för de containrarna som skall skeppas till USA och på plats för att följa containerflödet finns två heltidsanställda amerikaner från USA:s federala tull- och gränspolismyndighet (respondent 1).

5 Diskussion

I detta avsnitt diskuteras det framkomna resultatet och jämförs med den teori och lagstiftning som finns för hamnskydd. Vidare förs även en metoddiskussion kring de fördelar och nackdelar som finns med att utföra en fallstudie med semistrukturerade intervjuer.

5.1 Skyddsarbetet i praktiken

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG och Lag (2004:487) om sjöfartsskydd skall samtliga hamnanläggningar avgränsas med stängsel eller skyltar för att klargöra att allmänheten inte har tillträde till sådana områden. Eftersom detta krav på avgränsning inte klargörs närmare än så, utgör detta ett ämne för tolkning. Olika tolkningar av ISPS-koden förekommer både på nationell och internationell nivå och enligt Mazaheri & Ekwall (2009) anses detta vara en av kodens mest påfallande svagheter. För att återigen använda avgränsningsfrågan som ett exempel har man i en del länder och hamnar enbart definierat hamnanläggningens gränser genom en gul markering på marken, medan man i Sverige ofta har definierat gränserna med hjälp av stängsel. Något som dock inte kommer gälla för den nya kryssningsterminalen som anläggs i en av de undersökta hamnarna. I motsats till avgränsningarna i övriga anläggningar inom samma hamnområde som består av elektrifierat stängsel kommer den nya terminalen vara ett öppet område. Detta trots att den är belägen i nära anslutning till stadskärnan och dessutom belägen i en hamn som är klassad som skyddsobjekt. Ytterligare en situation där olika nivåer av skyddsarbete kan skilja sig från varandra är när en hamn tar emot ett anlöpande fartyg som har en högre skyddsnivå än den rådande i hamnen. Fartyg kan nämligen sätta en egen skyddsnivå och då kräva särskilda insatser av hamnen.

Något som verkade motsägelsefullt från intervjun med respondent 2 var att eftersom skyddsplanen skyddas av strikt sekretess så vet ingen annan än CSO eller PFSO vad som står i planen. Vilket blir lite problematiskt då övrig hamnanläggningspersonal i enlighet med ISPS-koden bör vara väl förtrogen med angivna delar av skyddsplanen. Samtidigt vill man säkerställa att rätt personer med auktoritet och behörighet får tillgång till skyddsplanen och ingen annan. Exempelvis skall personalen vara införstådd med hur man skall agera utefter de olika skyddsnivåerna, upptäcka vapen och farliga anordningar, kunna identifiera avvikande beteende hos personer samt ha kunskap om den teknik som kan användas i syfte att kringgå hamnskyddet (2004/725/EG). Vidare kan tilläggas att det är oerhört viktigt att rätt personal anställs och att de har lämplig utbildning. Man bör nämligen ha i åtanke att hotet inte alltid kommer utifrån utan likväl kan begås av någon inifrån verksamheten. Ingen av respondenterna i denna studie nämnde insiderbrott som ett hot utan talade enbart om angrepp utifrån. Trots den allmänna vetskapen om att insiderbrott förekommer så är det förvånande att respondenterna inte verkar fokusera på denna riskfaktor vid tal om ISPS-koden.

5.2 Den aktuella hotbilden

Respondent 1 som arbetar som PSO gav intryck av att huvudsakligen fokusera på terrorism vid frågan om vilka ISPS-relaterade hot som upplevs finnas mot den hamn som denne är skyddsansvarig för. Med stöd av nationell såväl som internationell lagstiftning är det dock känt att ISPS-koden inte enbart behandlar terrorism utan även andra våldsbrott såsom smuggling, olaga inträde, stöld och sabotage. Därför upplevdes det något förvånande att man i detta hamnområde verkade fokusera mer på terrorism än på de mindre brotten som bör förekomma i större skala då de kan vara enklare att både planera och genomföra än till exempel en terrorattack.

Upplevelsen av faktiska incidenter och syn på potentiella hot mot verksamheten skiljer sig mellan respondenterna. De hot som presenteras av varje respondent härleds också till de incidenter man rapporterat. Respondent 1 och respondent 5 anser fripassagerare vara det största hotet idag, något som de också har erfarenhet av sedan tidigare rapporterade incidenter. Enligt respondent 2 har man inte haft problem med fripassagerare utan istället fall av smuggling vilket man också menar är det största hotet mot hamnanläggningen idag. Bedöma sannolikhet och konsekvens kan skilja sig åt beroende på vem som gör bedömningen, enligt respondent 2 är detta bundet till erfarenhet, det vill säga vad man själv har upplevt i sin roll som PFSO. Något som skulle kunna vara en av orsakerna till att det man fokuserar på vid skyddsarbetet varierar beroende på terminal. Men det kan också leda till att man väljer att utreda de risker man sedan tidigare är medveten om och inte ser sannolikheten för att andra faror eller hot skulle uppstå. Den varierande och erfarenhetsbundna bedömningen kan kanske också förklaras av den korta utbildningen som föranleder rollen som skyddschef. Flera av respondenterna har nämligen ställt sig frågan hur mycket man kan lära sig om hamnskyddsarbete på två till tre dagar.

Slutligen kan man diskutera huruvida det är bra eller dåligt att det inte anses finnas någon hotbild mot sjöfarten idag. Det går alltså att ifrågasätta uppfattningen hos de tillfrågade respondenterna angående att de inte känner av något hot i sina hamnar. Kan detta bero på att det faktiskt inte finns något hot eller kan det vara så att man har en godtrogen inställning till terroristernas påstådda maritima okunskap och sannolikheten för att sådana brott skall begås? Angrepp mot sjöfarten är, enligt Asal & Hastings (2014), trots allt ovanliga och de menar också att terroristerna idag saknar maritim kunskap för att kunna begå terrorbrott. Även Europol (2016) bekräftar att hamnar i dagsläget inte utgör attraktiva mål utan att terrorismen istället är inriktad mot mjuka mål. Om terrorismen förändras, som respondent 1 menar är den stora utmaningen, finns en risk att också sjöfarten och hamnarna kan drabbas, då passagerarfartyg i allra högsta grad kan ses som mjuka mål.

5.3 Uppfattningar om ISPS-koden

ISPS-kodens ikraftträdande gick oerhört fort vilket har sin förklaring i de påtryckningar som uppstod efter terrordåden mot World Trade Center och Pentagon i USA 11 september 2001 (Franson, 2002). En fråga som då uppstår är om kvaliteten på detta regelverk kan ha blivit påverkad i och med påtryckningarna och tidspressen. En åsikt som delas av samtliga respondenter som svarat på frågan om kodens tillämplighet är att den har sina brister och att den med stor fördel skulle kunna revideras och bli mer strikt. Åsikterna om att koden utarbetades väldigt hastigt och att den har en del uppenbara svagheter med avseende på hur olika den går att tolka är något som bekräftas av respondenterna samt flertalet källor inom ämnet, exempelvis Jeong (2013). Att ISPS-koden togs fram under så hastiga omständigheter är dock förståeligt då sjöfarten och transportsektorn i sin helhet är en förutsättning för en fungerande världshandel som i sin tur är känslig för störningar.

Även om de tillfrågade respondenterna anser att koden skulle behöva revideras så kan det finnas anledningar till att avstå från att skriva om bestämmelserna så att de blir mer strikta. Eftersom regelverket gäller på internationell nivå behöver den vara lika tillämpbar i alla länder trots att man i olika delar av världen har olika förutsättningar för att kunna leva upp till kraven. En revidering skulle kunna försvåra för hamnar som har väldigt begränsade resurser till att nå upp till förhöjda krav. Dessutom skulle sådana nya krav kunna bli oskäligt krävande om man i hamnen i fråga bedömer att risken för angrepp inte är tillräckligt stor för att vidta så kostsamma och insatskrävande åtgärder som ett striktare regelverk skulle kunna innebära. Ett exempel på detta skulle kunna vara en mindre hamn som hanterar ytterst små godsmängder men som ändå utgör en viktig funktion för närområdet. Då kan det vara svårt att motivera för avgränsningar i form av elektrifierade stängsel om hotbilden i hamnen anses vara väldigt liten eller till och med obefintlig. Då skulle det istället kunna vara mer försvarbart med enklare stängsel eller enbart markeringar i marken som definierar hamnområdets gränser (Mazaheri & Ekwall, 2009). Eftersom bestämmelserna i ISPS-koden inte beskriver tydligare än att någon form av avgränsning skall finnas runt hamnanläggningen så är detta en tolkningsfråga som kan anpassas utefter den riskbedömning som görs.

För en mindre hamn med begränsade resurser skulle bestämmelserna i ISPS-koden alltså kunna ställa orimligt höga krav medan den för en större hamn med statusen skyddsobjekt kan vara otillräcklig, enligt respondent 1, och behöva kompletteras med annan lagstiftning som ställer ännu högre krav. Detta bekräftas av Mazaheri & Ekwall (2009) som förklarar att hamnar som redan håller en väldigt hög standard på sitt skyddsarbete inte nödvändigtvis behöver påverkas särskilt mycket av ISPS-koden då sådana hamnar kanske redan gör mer än vad koden kräver. För andra hamnar som håller en lägre skyddsnivå kan kodens krav istället bli svåra att nå upp till. Ur skyddssynpunkt är det givetvis positivt att nivån på skyddsarbetet höjs men samtidigt kan rådande skyddsnivå gott och väl ha varit tillräcklig för hamnens behov. I sådana fall kan implementeringen ses som en oberättigad kostnad som inte tar hänsyn till de särskilda omständigheterna.

Även om implementeringen av ISPS-koden för många hamnar har inneburit väldigt stora kostnader så har den tjänat sitt syfte och minskat brottsligheten markant. Detta beror till stor del på att hamnarna numera är stängda för allmänheten och för att medvetenheten kring skydd och säkerhet genomsyrar hamnarnas verksamheter, både hos ledningen och de anställda vilket bekräftas av Mazaheri & Ekwall (2009). Tilläggas kan att även om implementeringen av ISPS-koden kan bli väldigt dyr så bör man ha i åtanke att det kan bli ännu mer kostsamt att behöva ta ansvar för de påföljder som ett skyddstillbud kan medföra. Ett exempel på detta är de enorma kostnader som uppstår då en fripassagerare har lyckats ta sig ombord på ett fartyg.

Sammantaget finns det en samsyn på tolkningen av ISPS-koden av samtliga respondenter. Utifrån ISPS-koden kan man föreställa sig möjligheter till tolkning då koden inte specificerar hur något skall utföras eller åtgärdas utan endast att det skall göras, något som respondenterna bekräftar. Trots det faktum att koden anses tolkningsbar så finns det ett gemensamt synsätt och en gemensam tolkning oberoende av vilken hamn eller hamnanläggning respondenterna arbetar i. Förklaringen kan finnas i den utbildning som samtliga säkerhetschefer har gått som kan ha gett en samstämmighet i hur ISPS-koden bör tolkas. Alternativt kan förklaringen ges i form av den ytterligare lagstiftning som används både i form av svensk lagstiftning så som Lag (2006:1209) om hamnskydd men också genom Skyddslag (2010:305), vilket kan ge en samlad och mer strikt bild av hur skyddsarbetet i de svenska hamnarna bör se ut.

5.4 Metoddiskussion

I denna fallstudie har kvalitativa data samlats in från de semistrukturerade intervjuerna. Kvalitativa data ansågs vara mer användbart än kvantitativa då studien försöker förklara komplexa förhållanden inom ett begränsat område. För att få tillräckligt beskrivande svar från respondenterna var det därför mer värdefullt att låta dem få utveckla sina svar och fritt diskutera kring frågorna än att begränsa dem till korta och ytliga svarsalternativ.

5.4.1 Fallstudie

En fallstudie ansågs vara den mest lämpliga och användbara metoden för att uppfylla rapportens syfte som är att undersöka hur tolkningen av ISPS-koden kan skilja sig åt mellan olika typer av hamnanläggningar. Detta eftersom man genom en fallstudie försöker beskriva det generella genom att titta på det specifika och är därför lämplig för småskaliga forskningsprojekt. Däremot bör alltför stora generalisering undvikas då det skulle kräva ett större urval av respondenter för att få en mer rättvisande bild av hur skyddsarbetet faktiskt skiljer sig mellan olika typer av hamnanläggningar. En annan nackdel med denna fallstudie, som även nämns av Denscombe (2016), är att det har varit svårt att få tillträde till både information och miljöer. Detta beror på att en del av den informationen som har efterfrågats är sekretessbelagd och områdena som undersöks är skyddade från allmänheten. Vilket också kan ses som en fördel då en naturligt förekommande miljö utnyttjas. Vidare har denna metod gett en helhetssyn på ämnet hamnskydd men har inte kunnat ge någon mätbar data vilket försvårar hantering av data och framställning av resultat. Tillvägagångssättet har varit flexibelt då det har varit fritt att bestämma studiens inramning. Ytterligare en fördel är att metoden har underlättat möjligheten att kombinera olika forskningsmetoder, vilket i detta fall har gjorts genom intervjuer, vetenskapliga artiklar samt lagtexter.

5.4.2 Kvalitativa intervjuer

Vid insamlande av primärdata utfördes kvalitativa intervjuer med mer djuplodade frågor. Utifrån inramningen och de frågor som studien hade för avsikt att besvara föll det sig naturligt att försöka ta fram kvalitativa data genom intervjuer då syftet med studien är att förklara komplexa förhållanden inom några utvalda naturliga miljöer i enlighet med Yin (2018). Även projektets begränsningar i tid och resurser har påverkat valet av att utföra kvalitativa intervjuer då en kvantitativ datainsamling skulle kräva ett betydligt större antal respondenter och hamnar som de representerar. En teoretisk mättnad ansågs uppfyllt när respondenterna gav information som till stor del bekräftade de andras åsikter. Det bedömdes då vara lämpligt att avsluta datainsamlingen eftersom det allteftersom inte uppkom någon för studien avgörande mängd ny information.

För framtagande av data har semistrukturerade intervjuer använts, vilket har gett respondenterna större frihet att diskutera om sådant som de tycker är viktigt och intressant. Därför är svaren som återfinns i resultatet inte så hårt bundna till varje enskild fråga utan har istället sorterats under lämpliga huvudrubriker. Detta kan dock upplevas ostrukturerat och försvåra läsningen och förståelsen för utomstående läsare. Frågorna som ställdes under intervjuerna hade dock kunnat förenklas och gjorts lättare att svara på. Då en iakttagelse som gjordes var att frågorna uppfattades som något avancerade och tidskrävande och var därmed svåra att få uttömmande svar på från respondenterna. Frågorna som syftar till att få reda på åsikter har upplevts svårare att besvara än de som kunnat besvaras med ren fakta. Svaren på frågorna skiljer sig också åt beroende på hur hårt knuten respondenten varit till om informationen varit sekretessbelagd eller inte. Vidare skiljer sig resultatet av intervjuerna åt ytterligare då det hölls en gruppintervju om två personer som dessutom inte tilläts att spelas in. Det ökade risken för att inte minnas vem som sa vad samt om all information av vikt blev antecknat, något som i teorin kan påverka resultatet.

Kvaliteten på intervjuerna och frågornas relevans ökade allteftersom man som intervjuare blev tryggare i ämnet och förstod respondenternas arbete och roll samt att man blev skickligare på att formulera frågor. Däremot kan man ifrågasätta relevansen av en del av frågorna som ställdes då exempelvis frågorna rörande skyddsutredning och skyddsplan inte gav så mycket värdefull information på grund av den strikta sekretessen. I Bilaga 1 kan utläsas att många frågor försöker få reda på hur man arbetar med hamnskydd men att studiens syfte snarare är att ta reda på hur detta arbete kan skilja sig åt mellan olika hamnanläggningar.

Eftersom respondenterna i och med sin arbetsplats och tillhörande arbetsuppgifter har olika syn på skyddsarbetet och potentiella hot mot hamnanläggningen så har urvalet av informatörer varit viktigt för att få ett så brett perspektiv som möjligt med hänsyn till arbetets begränsningar i både tid och resurser. Fördelen med att intervjua en PSO och en CSO är att dessa två har ett övergripande ansvar inom sina respektive hamnområden och har därför kunnat delge information till denna studie som berör flera olika godsslag, vilket har gett resultatet en högre validitet. Om enbart PFSO:er hade intervjuats hade informationen troligtvis inte varit lika övergripande som vid intervjuerna med PSO respektive CSO. Något som upplevs stärka resultatet. Dock skulle det ha varit fördelaktigt för studiens validitet och reliabilitet om det hade gjorts ett större urval av respondenter från fler hamnar och anläggningar för att få en mer rättvisande bild av verkligheten.

Till en början var intresset svalt vid förfrågan om att delta i intervjuer. Detta ledde till en omformulering av både studiens syfte och frågeställning. Något som också bidrog till ökad förståelse kring den sekretess som finns angående hamnskydd. Genom att därefter utlova konfidentialitet och att deltagande är frivilligt upplevs respondenterna ha varit mer tillmötesgående gällande att mötas samt att svara på intervjufrågorna.

5.4.3 Litteratursökning

Utöver de kvalitativa data som insamlades genom intervjuer har också litteratursökning använts. Det visade sig vara svårt att hitta nyskriven litteratur i ämnet och flera av de vetenskapliga artiklarna var skrivna åren efter ISPS-kodens ikraftträdande. Då syftet med studien var att utreda huruvida tolkning av koden förekom eller inte har litteratursökningen främst legat till grund för att få förståelse och kunskap kring uppkomsten och implementeringen av ISPS-koden samt hur omfattande det nya hamnskyddet har förefallit. Något som bör nämnas är att flera av de litterära källor som använts också bekräftar den teori som fanns innan undersökningen gjordes, nämligen att ISPS-koden är tolkningsbar. Denna tendens att vara selektiv mot information som bekräftar den egna uppfattningen, så kallad konfirmeringsbias, gör att man inte har sökt lika hängivet efter motstridande teorier.

5.4.4 Analys av data

Trots att intervjudata har behandlats på ett systematiskt sätt med hjälp av färgkodning och kategorisering har det varit ganska svårt att hantera informationen och sammanställa ett resultat. Detta skulle återigen kunna bero på att relevansen av de ställda frågorna och den framkomna informationen. Hur det praktiska skyddsarbetet ser ut kanske egentligen inte är särskilt relevant för studiens syfte utan snarare användbart för att ge en helhetsbild av ämnet och varför man jobbar med skyddsfrågor på ett visst sätt.

6 Slutsatser

Teorin om att ISPS-koden skulle vara tolkningsbar bekräftas av såväl intervjuer som litteratur. För koden i sin helhet finns det en samsyn på hur den skall tillämpas medan den på detaljnivå ger ett större utrymme för tolkning. Huruvida typen av gods påverkar hamnskyddsarbetet och hur regelverket kan tolkas är inte fullständigt tydligt. Detta grundar sig troligen i att man ser till de risker man av erfarenhet vet kan få konsekvenser och utefter det gör en skyddsutredning och plan som motsvarar de hot som man i den specifika anläggningen bedömer är sannolika och utgör en säkerhetsrisk.

I den större hamnen som undersöktes var samtliga respondenter eniga om att fripassagerare som tar sig in i hamnområdet utgör det största hotet mot verksamheten. Särskilt utsatta är roroterminalerna men detta påverkar även andra terminaler i stor utsträckning som då finns i nära anslutning till roroterminalerna. Ett indirekt hot mot en specifik anläggning som får stora konsekvenser för samtliga inom hamnområdet. Det man tror vara det största hotet mot kryssningsanläggningar är terrorism då syftet med sådana brott är att sätta skräck i människor. Samtidigt menar man att sådana angrepp är väldigt svåra att genomföra och därmed inte så sannolika. Inom container och annat styckegods ses smuggling av vapen och otillåtna substanser som det största hotet.

Avslutningsvis så tyder den framkomna informationen i resultatet på att ISPS-koden tjänar sitt syfte och att brottsligheten har minskat. Dock är den inte tillräcklig för de hamnar som har undersökts i denna studie då de har fått komplettera med nationell lagstiftning för att leva upp till den höga skyddsnivå som eftersträvas. Vidare är respondenterna och litteraturen eniga om att ISPS-koden bör revideras.

6.1 Förslag på fortsatt forskning

I detta arbete har fokus varit att undersöka möjliga tolkningar av ISPS-koden och vilka typer av våldsbrott som anses utgöra de största hoten mot de hamnanläggningar som studerats. Det har dock under arbetets gång dykt upp ett antal frågeställningar som kan vara ämne för vidare forskning.

Informationssäkerhet (*eng cyber security*) är ett högaktuellt ämne som blir alltmer viktigt i och med samhällets digitalisering. Det är därför av stor vikt att riktlinjer för hantering av sekretessbelagd information och personuppgifter lagstiftas och att brott mot sådana riktlinjer förenas med straff. Detta har uppmärksammats genom införandet av två nya regelverk som båda trädde i kraft i maj 2018. Det ena regelverket är det så kallade NIS-direktivet som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem och det andra regelverket benämns GDPR som ställer högre krav på hur personuppgifter skall behandlas. Det skulle därför vara intressant att undersöka implementeringen av dessa nya regelverk och om en ökad informationssäkerhet upplevs.

Regeringen överlämnade 15 februari 2018 en proposition om en ny säkerhetsskyddslag (Prop. 2017/18:89) som föreslås börja gälla från och med 1 april 2019. En ny lag om säkerhetsskydd skulle innebära att kraven på skydd av samhällsviktiga verksamheter samt uppgifter som är av betydelse för Sveriges säkerhet förtydligas. Lagen avser då att gälla för samtliga verksamheter som anses vara säkerhetskänsliga, såväl offentliga som privata. Även denna implementering skulle kunna vara intressant att undersöka, det vill säga hur den påverkar hamnanläggningarna i Sverige om den träder i kraft.

Ytterligare ett ämne som skulle kunna forskas vidare på är insiderbrottslighet. Ingen av de tillfrågade respondenterna i denna undersökning nämnde insiderbrott utan berättade bara om de hot mot verksamheten som kommer utifrån. Man skulle då kunna undersöka förekomsten av insiderbrott och vilka förebyggande åtgärder som vidtas. Man skulle då även kunna ställa sig frågan hur viktigt det kommer att bli i framtiden med att öka skyddet mot interna hot såväl som externa.

Referenser

Asal, V. & Hastings, J. V. (2014). When Terrorism Goes to Sea: Terrorist Organizations and the Move to Maritime Targets. *Terrorism and Political Violence*, 27(4), 722-740. doi: 10.1080/09546553.2013.855636

Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (3. uppl.). Lund: Studentlitteratur AB.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd [2005] EUT L310/28

Europaparlamentets och rådets förordning 2004/725/EG om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar [2004] EUT L129/6

Europol. (2016). *Changes in Modus Operandi of Islamic State (IS) revisited*. Haag: Europol.

Franson, J. (2002). *Diplomatkonferens angående sjöfartsskydd*. 9-13 december, 2002, London.

Jeong, J. (2013). *Progress and challenges: ten years after the ISPS code*. (Avhandling, World Maritime University, Malmö). Hämtad från https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1341&context=all_dissertations

Klingström, A. (2003). *Exempelhamn - Skyddsutredning och Skyddsplan enligt SOLAS kap XI-2 och ISPS-koden*. Hämtad från https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnar/Branschfr%C3%A5gor/S%C3%A4kerhet/Sj%C3%B6fartsskydd/Sjofartsskydd%20-%20exempelhamn%20utg_3.pdf

Mazaheri, A. & Ekwall, D. (2009). Impacts of the ISPS code on port activities: A case study on Swedish ports. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 2(4), 326-342. doi: 10.1504/WRITR.2009.026211

Nesser, P. & Stenersen, A. (2014). The Modus Operandi of Jihadi Terrorists in Europe. *Perspectives on Terrorism*, 8(6), 2-24. Hämtad från <http://www.terrorismanalysts.com/pt/index.php/pot/article/view/388/771>

Roser, M., Nagdy, M. & Ritchie, H. (2018). *Terrorism*. Hämtad från <https://ourworldindata.org/terrorism>

RPSFS 2009:21. *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förordnande av sjöfarts- och hamnskyddskontrollanter*. Hämtad från https://polisen.se/siteassets/forfattningssamling/fap-nummer/fap699_1_rpsfs2009_21.pdf

SJÖFS 2004:13. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd*. Hämtad från <http://www.notisum.se/KBVLag/SJOA4013.pdf>

SJÖFS 2007:1. *Transportstyrelsens föreskrifter om hamnskydd*. Hämtad från http://www.sjofartsverket.se/upload/SJOFS/2007_1.pdf

SFS 2004:283. *Förordning om sjöfartsskydd*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2004283-om-sjofartsskydd_sfs-2004-283

SFS 2004:487. *Lag om sjöfartsskydd*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2004487-om-sjofartsskydd_sfs-2004-487

SFS 2006:1209. *Lag om hamnskydd*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20061209-om-hamnskydd_sfs-2006-1209

SFS 2006:1213. *Förordning om hamnskydd*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20061213-om-hamnskydd_sfs-2006-1213

SFS 2010:305. *Skyddslag*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/skyddslag-2010305_sfs-2010-305

Thomsson, P. & Widlund, M. (2013). *Sjöfartsskydd & ISPS-koden* (2. uppl.). Stockholm: Jure Förlag AB.

Wengelin, M. (2005). *Fångad i nätet - Den Svenska hamnen och ISPS-koden*. Helsingborg: Lunds universitet.

Wright, R. (2017). How different - and dangerous - is terrorism today? *The New Yorker*. Hämtad från <https://www.newyorker.com/news/news-desk/how-different-and-dangerous-is-terrorism-today>

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6. uppl.). Los Angeles: SAGE Publications, Inc.

Bilaga Intervjufrågor

Respondent

1. Respondentens yrkestitel och tid i yrket/branschen?
2. För vilken/vilka typer av hamnanläggningar är respondenten skyddsansvarig?

Skyddsutredning och skyddsplan

3. Vem har utfört skyddsutredningen i hamnen?
4. Vilka är delaktiga i utformningen av skyddsplanen?
5. Vad fokuserar man på vid skyddsutredningen för den specifika hamnanläggningen? Vilka hot tittar man på?
6. Används skyddsplanen aktivt i det dagliga arbetet?
7. I hur stor utsträckning baseras skyddsplanen på den typ av gods anläggningen hanterar?
8. Hur upplever skyddsansvarig att dennes roll påverkas av typen av terminal, det vill säga hur påverkas tjänsten i förhållande till godstypen?

Skyddsarbete

9. Hur utförs kontroller och tillsyn i hamnanläggningen och hur ofta?
10. Görs regelbundna skyddsronder i terminalområdet?
11. Hur ser beredskapen ut vid en incident?
12. Finns det samarbete och kommunikation med andra terminaler i samma hamn?
13. Hur ser samarbetet ut med myndigheter, såsom polis och Transportstyrelsen?

ISPS-koden

14. Anser man att ISPS-koden är tillräcklig för den specifika typen av hamnanläggning eller lämnar den för mycket utrymme för egen tolkning?
15. Anses ISPS-koden behöva uppdateras och på vilket sätt?
16. Upplever hamnanläggningen att man får tillräcklig vägledning av myndigheter till att följa ISPS-koden?
17. Behöver hamnanläggningen tillämpa andra lagar och regelverk utöver ISPS-koden för att upprätthålla tillbörlig skyddsnivå?
18. Har hamnanläggningen upplevt någon incident relaterat till ISPS-koden? Om ja, ledde incidenten till förändringar av skyddsarbetet?

Hot och skyddsnivåer

19. Hur ser hotbilden ut för respektive hamnanläggning?
20. Vilka tänkbara hot anses vara de största idag, det vill säga vilken typ av brottslig handling anser sig respektive hamnanläggning vara mest utsatt för?
21. Vad är sannolikheten för att sådana hot uppstår?
22. Vad anses vara de största riskerna och utmaningarna idag?
23. Vilka risker och utmaningar tror man att hamnanläggningarna kommer ställas inför i framtiden?
24. Har skyddsnivån någonsin höjts i hamnen och vilka konsekvenser fick detta?
25. Vilken godstyp upplevs vara mest utsatt för angrepp?

Övrigt

26. Finns det något mer Ni vill tillägga som vi inte har efterfrågat?