

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

registrator@msb.se

Cc: Jan-Olof.Olsson@msb.se, Tove.Watterstam@msb.se,

Carina.Wetzel@msb.se, Helena.Andersson@msb.se

Remissyttrande

Era beteckningar: 2018-05893, 2017-11001, 2017-10972, 2018-05921

Göteborg 2018-09-03

Remissvar avseende förslag till föreskrifter om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

1 Sammanfattning

MSB har remitterat fem förslag till föreskrifter om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Svensk Sjöfart är remissinstans i fyra av de fem remisserna och ger i detta yttrande våra synpunkter på de fyra remisserna.

Svensk Sjöfart stödjer inte de delar som rör sjöfartssektorn i de remitterade föreskriftsförslagen. I remissmaterialet, som vi anser har vissa brister, saknar vi bland annat analys kring det som står i direktivet angående sjöfartssektorn och *lex specialis* samt dess påverkan på konkurrenskraften.

I remissunderlaget står att "målsättningen är att uppnå en harmoniserad nivå inom och mellan sektorerna avseende leverantörernas vikt för samhällets och den inre marknadens funktionalitet och försörjning". För sjöfartssektorn är det av största vikt att tillämpningen är harmoniserad mellan länder och att Sverige inte överimplementerar och inför dubbla regelverk. En sådan överimplementering påverkar starkt vår konkurrenskraft jämt mot likvärdiga konkurrenter i EU. Svensk Sjöfart får olika signaler på tillämpning av NIS-direktivet i medlemsländerna vad gäller sjöfartssektorn, bland annat ser våra grannländer ut att tillämpa *lex specialis*-bestämmelser på sjöfartsområdet. Vi saknar en analys av hur Sverige koordinerat sig med andra länder i regelarbetet.

I den svenska maritima strategin står att Sverige ska sträva efter att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart¹. För att detta ska uppnås krävs att Sverige inte har särkrav – det måste vara konkurrensneutralt. I remisserna föreslås krav som inte är harmoniserat med andra medlemsländer vad gäller sjöfartssektorn. EU, och sedan regeringen genom sin lagrådsremiss, var tydlig i de regelverk som lades fram och ihop med de rekommendationer om hur processen i de enskilda medlemsländerna skulle se ut. Uppmaningen var att börja i frågan om *lex specialis*, särskilt avseende sjöfart och finansiella sektorn och sedan ta frågan om leverantören tillhandahåller en samhällsviktig tjänst i direktivets mening. Vi saknar den metodiken och undrar varför MSB inte använt den av kommissionen föreskrivna

¹ <https://www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf>

metodikerna, se bilaga 1. Hur samverkar Sverige med andra medlemsländer för att få till en harmoniserad implementering?

Vi saknar analys om i vilken utsträckning de remitterade föreskrifterna kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen då implementeringen skiljer sig för sjöfartssektorn i jämförelse med t.ex. våra grannländer. I konsekvensanalysen anges att reglerna kan få konsekvenser för konkurrensen. Sedan analyseras det inte vidare och inte för varje segment för sig. Svensk Sjöfart anser att Sverige ska ha harmoniserad implementering av EU-lagstiftning för att inte påverka konkurrensen mellan företagen som verkar på EU:s öppna marknad.

Transportstyrelsen har börjat bygga upp en tillsynsverksamhet för NIS-direktivet redan innan föreskriftsarbetet är avslutat. Vi anser att sjöfarten ska anses omfattas av de regler som finns internationellt för sjöfarten såsom det bedömts göra i våra grannländer. Skulle det vara fallet behövs ingen extra tillsyn av rederier än den som redan finns idag.

2 Inledning

2.1 Direktiv (EU) 2016/1148

Europaparlamentet och rådet har antagit direktiv om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem, det så kallade NIS-direktivet. Direktivet innebär att leverantörer av samhällsviktiga och digitala tjänster ska vidta säkerhetsåtgärder i nätverks- och informationssystem samt rapportera incidenter. I Sverige genomförs NIS-direktivet genom:

- lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga- och digitala tjänster
- förordning (2018:1175) om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster
- myndighetsföreskrifter

2.2 Lex specialis

Sjöfartssektorn omnämns särskilt i direktivet och vi noterar nedan från lagrådsremissen²:

- *Vid bedömningen av om bestämmelser i en annan författning motsvarar verkan av skyldigheterna i lagen, bör bl.a. beaktas bestämmelsernas omfattning och syfte samt vilken tillsyn och vilka sanktioner som är kopplade till kraven i bestämmelserna. Motsvarande bestämmelser om säkerhetsåtgärder och incidentrapportering finns t.ex. inom sjöfartssektorn, banksektorn och sektorn för finansmarknadsinfrastruktur.*
- *Vissa sektorer, t.ex. sjöfartssektorn, banksektorn och sektorn för finansmarknadsinfrastruktur, regleras redan av sektorsspecifika EU-rättsakter som innehåller bestämmelser om säkerhetsåtgärder och incidentrapportering. Enligt artikel 1.7 i NIS-direktivet ska bestämmelser i sektorsspecifika EU-rättsakter, som innehåller krav på leverantörer av samhällsviktiga eller digitala tjänster att säkerställa säkerheten i sina nätverk och informationssystem eller att rapportera incidenter, tillämpas i stället för bestämmelserna i direktivet förutsatt att verkan av kraven i fråga minst motsvarar verkan av skyldigheterna enligt direktivet. I den nya lagen bör det införas en motsvarande bestämmelse om att den nya lagens bestämmelser inte ska tillämpas när det i annan författning finns bestämmelser om säkerhetsåtgärder och incidentrapportering vars verkan minst motsvarar skyldigheterna enligt den nya lagen. Undantaget bör gälla oavsett om bestämmelserna finns i EU-rättsakter eller i nationella författningar.*

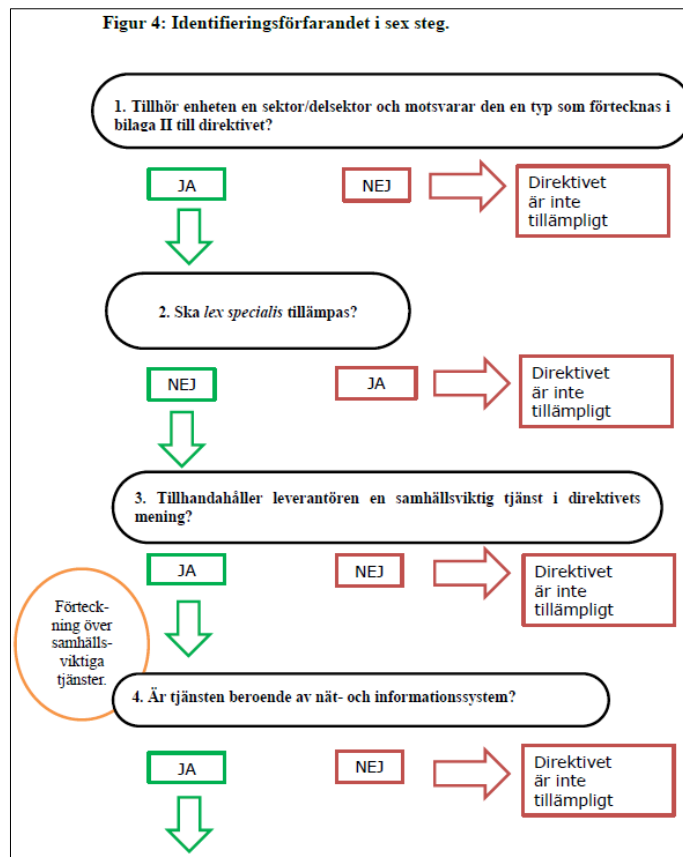
² <https://www.regeringen.se/49191f/contentassets/66d78dcbf8ed44b1a7b23323660ff349/informationssakerhet-for-samhallsviktiga-och-digitala-tjanster.pdf>

I svenska utredningen³ om genomförande av NIS-direktivet står ”I dag finns bestämmelser om informationssäkerhet för nätverk och informationssystem i flera nationella regelverk. Det finns också sektorer som regleras av sektorspecifika EU-rättsakter (*lex specialis*). Sjöfartssektorn, banksektorn och sektorn för finansmarknadsinfrastruktur är t.ex. i hög grad harmoniserade på unionsnivå.”

Nedan utdrag från direktivet:

- (10) *I sjöfartssektorn omfattar säkerhetskraven för rederier, fartyg, hamnanläggningar, hamnar och sjötrafikinformationstjänster enligt unionsrättsakter all verksamhet, inbegripet radio- och telekommunikationssystem, datorsystem och nätverk. De obligatoriska förfarandena inbegriper rapportering av alla incidenter och bör därför anses utgöra *lex specialis*, i den mån dessa krav är åtminstone likvärdiga med motsvarande bestämmelser i detta direktiv.*
- (11) När medlemsstaterna identifierar operatörer i sjöfartssektorn, bör de ta hänsyn till befintliga och framtida internationella koder och riktlinjer som utvecklats särskilt av Internationella sjöfartsorganisationen, i syfte att skapa ett enhetligt tillvägagångssätt för enskilda sjöfartsoperatörer.

EU kommissionens dokument⁴ om effektivare tillämpning, genomförande och kontroll av efterlevnad av NIS-direktivet innehåller identifieringsförfarandets olika steg. Frågan om *lex specialis* ska tillämpas kommer före frågan om leverantören är en samhällsviktig tjänst i direktivets mening. Nedan utdrag från identifieringsförfarandet:



³ SOU 2017:36 <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2017/05/sou-201736/>

⁴ COM (2017) 476 final ANNEX 1 BILAGA till MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET Maximalt utnyttjande av it-säkerhetsdirektivet – mot ett effektivt genomförande av direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen

I remissunderlaget saknar vi analys av det som står i direktivet angående sjöfartssektorn och *lex specialis*.

2.3 Rederiers säkerhet- och skyddsarbete

Skyldigheter som gäller rederiernas riskhantering finns i den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) som grundar sig på SOLAS-konventionen. Inom EU har koden genomförts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen. Även systemet för rapportering av händelser ingår i kraven i ISM-koden.

Arbetet med informations- och cybersäkerhet är mycket viktig och något som våra medlemmar arbetar med. Svensk Sjöfart arbetar aktivt med frågan internationellt och vi är positiva till det arbete som sker på IMO på området:

- MSC 98 antog en resolution om cyberriskhantering i säkerhetshanteringsystem. (*Resolution MSC.428(98) – Maritime cyber risk management in safety management systems*). Resolutionen anger att cyber security anses vara en operativ fråga som ska behandlas i fartygs safety management system och att detta förväntas ingå senast vid den första årliga kontrollen av rederiets DoC efter 1 januari 2021.
[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\)%20-%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20in%20Safety%20Management%20Systems.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Resolution%20MSC.428(98)%20-%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20in%20Safety%20Management%20Systems.pdf)
- MSC 98 antog MSC-FAL gemensamt cirkulär med rekommendationer *MSC-FAL.1/Circ.3 on Guidelines in maritime cyber risk management*.
[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide to Maritime Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20%28Secretariat%29.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide%20to%20Maritime%20Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20%28Secretariat%29.pdf)
- I ovan nämnda cirkulär hänvisas det bland annat till de branschriktlinjer som den internationella redareföreningen (ICS) med flera tagit fram. Det är ett levande dokument och den senaste versionen publicerades i somras. Svensk Sjöfart deltar i arbetet och lämnar synpunkter för utvecklande av riktlinjerna.
<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/guidelines-on-cyber-security-onboard-ships.pdf?sfvrsn=16>

3 Remitterat förslag

3.1 Allmänt

Svensk Sjöfart är remissinstans i fyra av de fem remitterade förslagen till föreskrifter. Våra synpunkter i detta yttrande rör nedan remisser:

- **2018-05893 Förslag till föreskrifter om Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster**
Förslaget innehåller föreskrifter Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster enligt 23 §, lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.
- **2017-11001 Förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om informationssäkerhet för leverantörer av samhällsviktiga tjänster**

Förslaget innehåller föreskrifter och allmänna råd för det systematiska och riskbaserade informationssäkerhetsarbete som leverantörer av samhällsviktiga tjänster ska bedriva enligt 11 §, lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

- **2017-10972 Förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om rapportering av incidenter för leverantörer av samhällsviktiga tjänster**
Förslaget innehåller föreskrifter och allmänna råd för den rapportering av incidenter som leverantörer av digitala tjänster ska bedriva enligt 18 § lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

- **2018-05921 Förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om frivillig rapportering av incidenter i tjänster som är viktiga för samhällets funktionalitet**
Förslaget innehåller föreskrifter och allmänna råd om frivillig rapportering av incidenter i tjänster som viktiga för samhällets funktionalitet.

3.2 Konsekvensutredning

Vi saknar analys om i vilken utsträckning de remitterade föreskrifterna kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen då implementeringen skiljer sig för sjöfartssektorn i jämförelse med t.ex. våra grannländer och andra företag som verkar på EUs fria marknad. Ex går fartyg mellan länder ex. mellan Sverige-Danmark, Sverige- Finland m.m. Det bli då väldigt konstigt att bara ett av länderna valt att implementera dessa extra regler utan analys av varför det skulle krävas dubbelreglering just i Sverige.

Om Sverige implementerar på annat sätt jämfört med bland annat grannländer får det effekter och påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Detta måste analyseras närmare (detta nämns överhuvudtaget inte i remissunderlagen). Det ska mycket till om Sverige ska ha särkrav och man ska avvika från länder med vilka vi bedriver trafik och därmed påverka våra rederiers konkurrenskraft negativt.

3.3 Föreskriftsförslag

I konsekvensutredning (2018-05893) står att "för att syftet NIS-direktivet ska kunna uppnås behöver aktörer i utpekade sektorer tydligt underlag för att kunna göra bedömningen om de omfattas av NIS-regleringen eller inte" och att "vid arbetet med att ta fram föreskrifterna har målsättningen varit att en aktör enkelt ska kunna göra bedömningen om de utgör en leverantör av samhällsviktig tjänst eller inte". För rederier är remissunderlaget och föreskriftsförslagen bristfälliga och otydliga. Det går inte enkelt att göra en bedömning.

17 § SFS 2018:1175 anger att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för leverantörer av samhällsviktiga tjänster enligt lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Svensk Sjöfart har tidigt informerat Transportstyrelsen om att vi fått signaler om olika tillämpning av NIS-direktivet vad gäller sjöfartssektorn. Det är av största vikt att tillämpningen för sjöfartssektion sker enhetligt mellan länder.

Transportstyrelsen har börjat bygga upp en tillsynsverksamhet för NIS-direktivet redan innan föreskriftsarbetet är avslutat. Vi anser att sjöfarten ska anses omfattas av de regler som finns internationellt för sjöfarten såsom det bedömts göra i våra grannländer. Skulle det vara fallet behövs ingen extra tillsyn av rederier än den som redan finns idag.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

Vice-VD



Christina Palmén

Föredragande

Bilaga 1

- COM (2017) 476 final, ANNEX 1
BILAGA till MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
Maximalt utnyttjande av it-säkerhetsdirektivet – mot ett effektivt genomförande av direktiv (EU)
2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks-och informationssystem i hela
unionen