

Myndigheten för samhällsskydd  
och beredskap, MSB  
651 81 Karlstad

[registrator@msb.se](mailto:registrator@msb.se)

# Remissyttrande

Diarienummer: 2021-09043

Stockholm 2021-09-17

## **Remiss gällande förslag till nya föreskrifter om anmälan och identifiering av leverantörer av samhällsviktiga tjänster**

*Föreningen 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.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Då inga av de justeringar som föreslås omfattar fartyg, har FSS inget att erinra. Dock, arbetet med cybersäkerhet är en mycket viktig och aktuell fråga för fartyg. För MSBs kännedom, och framförallt inför det fortsatta arbetet kring NIS2, tar FSS därför tillfället i akt att bifoga vårt remissvar till Justitiedepartementet tidigare i år om kommissionens förslag till direktiv för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2).

Föreningen Svensk Sjöfart

Carl Carlsson

*Bilaga: Synpunkter avseende kommissionens förslag till direktiv för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2)*

**Justitiedepartementet**

Enheten för samordning av samhällets krisberedskap

Ines Habibovic, [ines.habibovic@regeringskansliet.se](mailto:ines.habibovic@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Göteborg 2021-06-21

## Synpunkter avseende kommissionens förslag till direktiv för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2)

*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.*

Svensk Sjöfart har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag. Svensk Sjöfart deltog även vid Justitiedepartementets remissmöte den 17 juni och lämnade inspel.

Svensk Sjöfart välkomnar syftet med NIS direktivet. Arbetet med informations- och cybersäkerhet är mycket viktig och Svensk Sjöfart är positiva till det arbete som sker på IMO (FN:s internationella sjöfartsorganisation).

I NIS2 förslaget saknar vi nuvarande skrivningar om sjöfartssektorn med hänvisning till så kallad *lex specialis* och internationella koder och riktlinjer.

Det är av största vikt att tillämpningen för sjöfartssektorn sker enhetligt mellan länder.

### Rederiers säkerhet- och skyddsarbete

Den internationella regleringen av sjöfarten bygger på Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konventioner. Skyldigheter som gäller rederiernas riskhantering finns i den internationella säkerhetsorganisations-koden (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.

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO antog år 2017 en resolution om cyberriskhantering i säkerhetshandlingssystem. ([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 SMS (*Safety Management System*) ingå senast vid den första årliga kontrollen av rederiets DoC (*Document of Compliance*) efter 1 januari 2021.

År 2017 antog IMO även rekommendationer [MSC-FAL.1/Circ.3 on Guidelines in maritime cyber risk management](#) där det bland annat hänvisas till de branschriktlinjer<sup>1</sup> som den internationella redareföreningen (ICS) med flera tagit fram.

<sup>1</sup> [2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf \(ics-shipping.org\)](#)

Ytterligare information om det internationella arbetet på området finns i bilaga 1<sup>2</sup> som innehåller synpunkter från den europeiska redareföreningen (ECSA).

### **NIS-direktivet och lex specialis**

I nuvarande NIS-direktiv står: *"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."*

I NIS2 förslaget saknar vi nuvarande skrivningar om sjöfartssektorn med hänvisning till så kallad *lex specialis* och internationella koder och riktlinjer.

EU, och sedan regeringen genom sin lagrådsremiss<sup>3</sup>, var tydlig i de regelverk som lades fram och med de rekommendationer om hur processen i de enskilda medlemsländerna skulle se ut för NIS-direktivet. 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.

I svenska utredningen<sup>4</sup> 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."*

EU kommissionens dokument 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.

### **Harmoniserad implementering och enhetlig tillämpning**

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.

I den svenska maritima strategin står att Sverige ska sträva efter att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart<sup>5</sup>. För att detta ska uppnås krävs att Sverige inte har särkrav – det måste vara konkurrensneutralt.

Det är av största vikt med harmoniserad implementering och att tillämpningen för sjöfartssektorn sker enhetligt mellan länder.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Christina Palmén

---

<sup>2</sup> ECSA consultation response september 2020 NIS Directive

<sup>3</sup> <https://www.regeringen.se/49191f/contentassets/66d78dcfb8ed44b1a7b23323660ff349/informationssakerhet-for-samhallsviktiga-och-digitala-tjanster.pdf>

<sup>4</sup> SOU 2017:36 <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2017/05/sou-201736/>

<sup>5</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf>



**ECSA**

European Community Shipowners' Associations

ECSA Consultation Response | September 2020

## **NIS Directive – the need for a continued international approach to cyber security in the maritime industry**

The objectives of the Network and Information Systems (NIS) Directive to support a culture of cyber security and a high level of preparedness among EU Member States and economic sectors are welcomed. The shipping sector is the conveyor of global trade and an interconnector to many different economic actors and activities. Nevertheless, the particularities of the sector and individual ships are best addressed at the international level and individual ships should remain outside the scope of the NIS Directive (as indicated in Annex II) in favour of the existing IMO regime.

### **IMO requirements to address cyber security risks**

From 1<sup>st</sup> January 2021, shipowners and managers are obliged to ensure that cyber risks to ships are appropriately addressed in safety management systems to comply with the IMO International Safety Management Code, implemented into EU law by Regulation [336/2006](#). This is on the basis of an IMO [Resolution](#) and corresponding [Guidance](#) on maritime cyber risk management issued in 2017. These requirements, subject to an annual verification from the ship's Flag State, reflect that the risk of cyber-attacks on ships is real. Attacks or cyber-security breaches can cause profound disruption to shipping operations – especially as the industry becomes increasingly digitised and, potentially, moves towards autonomous or remote operations. Cyber security will thus require more attention as new technologies are introduced and it is essential that the maritime cluster and infrastructure and service providers continue to work together with regulators to mitigate the risks of cyberattacks both at sea and ashore.

### **Coherent rules for an international, mobile industry**

The international approach to cyber security via the IMO provides sufficient flexibility to operators to take into account the specificities of their fleet, tailored to their operational profile and shipping segment. It also reduces the administrative costs of compliance for ships that are constantly transiting different jurisdictions and regulatory regimes around the globe.

In summary, and in line with recital 11 of the current Directive, the existing and future international codes and guidelines developed by the International Maritime Organisation are best placed to provide individual maritime operators with a coherent approach to cyber-risk management.

#### **About ECSA**

The European Community Shipowners' Associations (ECSA) was founded in 1965 and represents the national shipowners' associations of the EU, the UK and Norway. The European shipowners control 39.5% of the global commercial fleet, contribute €149 billion to the EU GDP and provide 2 million Europeans with careers both on board and ashore. ECSA promotes the interests of European shipping so that the industry can best serve European and international trade in a competitive free business environment to the benefit of shippers and consumers.