



Ökat hamnskydd

Näringsdepartementet

2004-03-24

Dokumentbeteckning

KOM(2004)76 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd

Sammanfattning

Förslaget bygger till stora delar på förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Direktivet har samma struktur som sjöfartsskyddsreglerna med bland annat upprättandet av både en hamnskyddsbedömning och en hamnskyddsplan samt ett system med olika hamnskyddsnivåer. Direktivförslaget omfattar hela hamnområdet vilket innebär att exempelvis industrianläggningar och infrastruktur inom en hamn omfattas av förslaget vilket alltså skall ses som ett komplement till förordningen om sjöfartsskydd.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Motiven till förslaget är detsamma som till sjöfartsskyddet, alltså att främst skydda sjöfartssektorn, hamnarna med dess infrastruktur och olika anläggningar samt de människor som arbetar inom dessa områden från brottsliga handlingar. Sjöfartsskyddsreglerna träder i kraft den 1 juli 2004 vilket kommer att leda till ökade skyddsåtgärder. Denna nya lagstiftning regleras i SOLAS-konventionen, ISPS-koden och den därtill knutna förordningen. Förordningen omfattar dock i princip endast den del av hamnen där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Syftet med direktivförslaget om ökat hamnskydd är dubbelt, dels att öka skyddet i de delar av hamnområdet som inte omfattas av förordningen och dels att de skyddsåtgärder som redan vidtagits i enlighet med förordningen kan förbättras genom det ökade skyddet i angränsande hamnområden. På detta sätt säkerställs att hela hamnområdet omfattas av ett skyddssystem vilket är av stor betydelse med tanke på att många hamnar har en central betydelse vid

transporter och lagring av farligt gods och kan rymma stora anläggningar för petrokemisk och kemisk produktion samt för lagring.

2003/04:FPM85

Förslaget bygger på samma skyddsstruktur och skyddsorgan som förordningen om sjöfartsskydd. Detta innebär alltså att en hamnskyddsbedömning skall utarbetas vilken sedan ligger till grund för den hamnskyddsplan där det bland annat beskrivs vilka åtgärder som skall vidtas vid olika situationer och med vilka resurser. Samma skyddsnivåsystem som används vid sjöfartsskyddet skall tillämpas och det är medlemsstaten som bestämmer vilken skyddsnivå som skall upprätthållas:

Skyddsnivå 1 är det normala tillståndet och där de minst omfattande åtgärderna vidtas.

Skyddsnivå 2 är den nivå när ytterligare lämpliga skyddsåtgärder vidtas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.

Skyddsnivå 3 är den nivå när ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande.

En hamnskyddsansvarig skall utses för varje hamn och arbeta med frågor som bland annat har anknytning till upprättandet och uppföljandet av både hamnskyddsbedömningen och hamnskyddsplanerna. Det skall även inrättas hamnskyddskommittéer för rådgivning i olika frågor.

Ett system skall införas för regelbunden kontroll av hamnskyddsplanerna och dess tillämpning. Kommissionen skall också ha rätt att utföra inspektioner för att kontrollera efterlevnaden av regelverket.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

För närvarande finns inget gällande regelverk på området. Den 1 juli 2004 börjar dock de nya sjöfartsskyddsreglerna att tillämpas och kommer att utgöra grunden även för direktivförslaget och det är därför ännu så länge oklart vilka effekter det nya förslaget kan innebära.

1.3 Budgetära konsekvenser

Med största sannolikhet kommer förslaget innebära kostnader, både för alla inblandade parter och involverade myndigheter.

Regeringens utgångspunkt är att det ökade hamnskyddet skall vara självfinansierat och inte medföra några kostnader för berörda myndigheter.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige inser värdet av att hamnar får ett ökat skydd mot brottsliga handlingar men anser samtidigt att det är av största vikt att regelverket inte leder till att kostnaderna för både hamnägare och hamnanvändare blir alltför betungande eller att direktivet leder till onödig byråkrati. Det är också av stor betydelse att det i direktivet ges möjlighet att anpassa regelverket till respektive lands förutsättningar eftersom hamnstrukturen skiljer sig väsentligt mellan olika länder i Europa.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Flertalet medlemsländer är överlag positiva till förslaget som helhet. Några stater har framfört behovet av en utförlig beskrivning av både de ekonomiska konsekvenserna för hamnarna och om kommissionen överhuvudtaget har behörighet på området.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte känt

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Rent generellt kan sägas att remissinstanserna förstår det bakomliggandet syftet med förslaget men att konsekvenserna för berörda parter, främst för hamnarna, inte är tillräckligt belysta.

Ett flertal instanser anser att redan beslutade regler om sjöfartsskydd, som börjar gälla den 1 juli 2004, först borde tillämpas en tid och därefter vara föremål för en utvärdering vars syfte skulle vara att belysa behovet av ytterligare åtgärder på området. De fackliga organisationerna pekar på risken att direktivet öppnar för en åsiktsregistrering av hamnpersonal i samband med identifiering av olika riskgrupper.

2.5 Fortsatt behandling av ärendet

Det irländska ordförandeskapets målsättning är att behandla frågan i rådet i juni 2004.

2.6 Rättslig grund och beslutsförfarande

2003/04:FPM85

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

2.7 Fackuttryck/termer

- ISPS-koden: International Ship and Port Facility Security Code

SOLAS: *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.