



Hamnskydd

Till försvarsutskottet

Trafikutskottet har den 10 oktober 2006 beslutat att till försvarsutskottet överlämna dels proposition 2005/06:212 Hamnskydd, dels de två motioner som har väckts med anledning av propositionen. I anslutning härtill beslöt trafikutskottet att yttra sig i ärendet till försvarsutskottet.

Enligt riksdagsordningen bereder trafikutskottet ärenden om hamnar och sjöfart. Utskottet begränsar därmed sitt yttrande till hamn- och sjöfartspolitiska aspekter på förslaget i propositionen om hamnorganisation och motionerna 2006/07:T1 och 2006/07:T2.

Trafikutskottets överväganden

Bakgrund

Begreppet sjöfartsskydd innebär ett krav på ett såväl organisatoriskt som fysiskt skydd på fartyg och i hamnanläggningar för att förebygga grova våldsbrott mot sjöfarten. Den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) antog hösten 2002 ett regelverk om sjöfartsskydd.

Inom EU har regelverket harmoniserats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Förordningar är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsstat.

Åtgärderna för ökat sjöfartsskydd enligt förordningen är bara ett led i de åtgärder som krävs för att man ska uppnå tillräckligt hög skyddsnivå i hela transportkedjan med koppling till sjöfarten. Då förordningens räckvidd är begränsad till skyddsåtgärder ombord på fartyg och till samverkan mellan fartyg och hamn har förordningen kompletterats med ett direktiv om ökat hamnskydd (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd). Även direktiv är bindande för varje medlemsstat men endast med avseende på det resultat som ska uppnås; det är medlemsstaterna själva som har att bestämma hur direktivet ska genomföras i den nationella lagstiftningen.

Det nu berörda direktivet ska vara genomfört i medlemsländerna senast den 15 juni 2007.

Propositionen

I propositionen framläggs förslag om hur direktivet om ökat hamnskydd ska genomföras i svensk rätt. Förslaget innebär att direktivet genomförs genom en ny lag, lagen om hamnskydd. Några mindre ändringar föreslås dessutom i sekretesslagen (1980:100) och ordningslagen (1993:1617).

Hamnskyddet innebär att ett i stort sett motsvarande skydd ska införas inom de hamnområden som ligger utanför hamnanläggningarna för att skydda hamnarna och deras samverkan med inlandet. Lagen innehåller bestämmelser om hur hamnskydd ska organiseras och bedrivas, bl.a. i fråga om tillämpningsområde, skyddsnivåer, skyddskrav för hamnar, undersökning och kontroll, tillsyn, bemyndiganden och ansvarsbestämmelser.

När det gäller skyddskrav för hamnar föreslås att varje hamn ska ha ett hamnskyddsorgan. Hamninnehavaren ska vara hamnskyddsorgan. Flera hamnar ska få ha samma hamnskyddsorgan (3 kap. 1 §). Det faktiska inflytandet över hamnens drift bör vara avgörande för vem som ska utses som hamnskyddsorgan.

Bestämmelsen införs för att uppfylla kravet i artikel 5 i hamnskyddsdirektivet, där det föreskrivs att medlemsstaterna ska utse en hamnskyddsmyndighet för varje hamn som omfattas av direktivet. Hamnskyddsmyndigheten ska ansvara för upprättande och genomförande av hamnskyddsplaner som grundar sig på resultatet av hamnskyddsutredningar. Hamnskyddsmyndigheten får vara densamma som den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten enligt EG-förordningen om sjöfartsskydd.

Den nya lagen om hamnskydd samt ändringen i ordningslagen föreslås träda i kraft den 15 juni 2007. Vissa av bestämmelserna i den nya lagen samt ändringen i sekretesslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2007 för att berörda myndigheter och näringen ska kunna vidta de förberedelser som krävs för att lagen ska kunna tillämpas fullt ut fr.o.m. den 15 juni 2007.

Lagrådet, som har granskat lagförslaget, har i sitt yttrande inte närmare kommenterat den i den nya lagen föreslagna bestämmelsen om hamnskyddsorgan såvitt avser frågan om vem som ska utöva funktionen (3 kap. 1 §).

Motionerna

Michael Hagberg (s) har i motion 2006/07:T1 uttryckt sina farhågor över att hamninnehavaren med regeringens förslag om hamnskyddsorgan skulle bli ett slags polisiär insats för andra företags verksamhet. Befogenheter och avgränsningar kan bli svåra, och hamninnehavare kan omöjligen skydda verksamheter som de inte råder över, anser motionären. Därmed kan hamninnehavaren hindras från att fokusera på sin kärnverksamhet. Han efterlyser samtidigt en studie av hur Danmark och Finland har behandlat frågan. Ett tillkännagivande med denna inriktning begärs.

I motion 2006/07:T2 efterfrågar Ewa Thalén Finné (m) ett motsvarande tillkännagivande. Hon är kritisk mot att privata företag måste ta fram utredningar och planer för andra företags verksamhet, t.ex. lagerbyggnader, värmeverk och raffinaderiernas oljelager, och därutöver ta på sig ansvaret för deras skyddsåtgärder och kostnaderna för allt detta. Att privata företag har polisiära funktioner innebär ökade risker, inte minst för integritetskränkningar. Effekterna blir ökad administrativ, verksamhetsfrämmande och ekonomisk börda för hamnföretagen. Svenska hamnföretag bör i stället få verka under samma förutsättningar som konkurrenterna i andra EU-länder.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet konstaterar inledningsvis att propositionen lades fram av den förra regeringen våren 2006. Den nationella lagstiftningen måste enligt hamnskyddsdirektivet vara i kraft senast den 15 juni 2007. En viss del av regelverket förutses behöva ett ikraftträdande redan den 1 januari 2007 för att berörda myndigheter och näringen ska kunna göra nödvändiga förberedelser.

I de båda motionerna har framförts invändningar mot lagförslaget i den del som rör den valda svenska organisationen för direktivets krav om en hamnskyddsmyndighet. Regeringens förslag om att det ska vara hamninnehavaren som sålunda ska utgöra detta organ kritiserar bl.a. för att det skulle kunna innebära att hamninnehavaren ges ett ansvar för områden som vederbörande inte råder över.

Trafikutskottet finner för sin del att propositionen i denna del är delvis oklar. Denna fråga – liksom vissa andra frågor i propositionen – kan behöva bli föremål för förnyade överväganden. Utskottet noterar att Finland har valt att dess Sjöfartsverk ska vara hamnskyddsmyndighet medan man i Danmark avser att utse en befintlig organisation för hamnmyndigheter som hamnskyddsmyndighet. Enligt trafikutskottets mening är det angeläget med en struktur i Sverige som inte markant skiljer sig från den i våra konkurrentländer. Detta är av betydelse även från den synpunkten att sjöfarten såsom ett – relativt sett – miljövänligt transportslag inte ska belastas med pålagor som försämrar dess konkurrensförmåga visavi övriga transportslag. Utskottet anser därför att det är viktigt att den föreslagna lagstiftningen får en praktisk tillämpning som innebär att inte orimliga bördor läggs på enskilda hamnföretag.

I detta sammanhang vill trafikutskottet påminna om att utskottet under riksmötet 2005/06 gjorde en uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten (rapporter från riksdagen 2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd). Enligt utskottet är det naturligt att den nu aktuella kompletteringen av sjöfartsskyddet – nämligen om utökat hamnskydd – omfattas av en motsvarande uppföljning. Utskottet ser det därför som angeläget att en uppföljning och utvärdering av det nya regelverket och tillämpningen av detta kommer till stånd. Härvid bör uppmärksammas de i motionerna påtalade frågorna och vikten av att sjöfarten ges rättvisa konkurrensvillkor.

Trafikutskottet konstaterar att lagstiftningen måste genomföras inom föreskriven tid. Det är av stor vikt för att trygga en väl fungerande samfärdsl och ett smidigt handelsutbyte. Trafikutskottet tillstyrker därför att försvarsutskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag om hur direktivet om ökat hamnskydd ska genomföras i svensk rätt. Samtidigt föreslår utskottet att försvarsutskottet noterar de invändningar som framförts i motionerna och beaktar vad trafikutskottet har anfört i detta yttrande.

Stockholm den 24 oktober 2006

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådhström (m), Cecilia Magnusson (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Kerstin Engle (s), Annelie Enochson (kd), Hans Wallmark (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Lars Mejern Larsson (s) och Emma Henriksson (kd).