



Sveriges riksdag  
Samtliga ledamöter i Trafikutskottet (e-post)  
Kanslichef Göran Nyström

100 12 Stockholm

Stockholm den 29 juni 2006/ AK

## Regeringens proposition 2005/06:212 Hamnskydd

Utskottet behandlar för närvarande rubricerade proposition med förslag till hur EGs direktiv om ökat hamnskydd<sup>1</sup> skall införas i svensk rätt. Förbundet Sveriges Hamnar vill härmed fästa utskottets uppmärksamhet på en avgörande punkt i regeringens förslag, som vi är mycket kritiska till. Det gäller på vilket sätt som hamnskyddsmyndighet skall utses. Regeringens förslag innebär att en verksamhetsutövare, med all sannolikhet hamnföretaget på orten, kommer att vara den som utses och därmed stå som ansvarig för hamnskyddet för all verksamhet som äger rum i hamnområdet. Det är i så fall rent polisiära uppgifter som ett företag åläggs att utföra gentemot andra företag.

### Bakgrund

Enligt direktivets artikel 5 skall för varje hamn som omfattas utses en hamnskyddsmyndighet. Artikeln anger att som hamnskyddsmyndighet får behörig sjöfartsskyddsmyndighet utses, det vill säga i Sverige Sjöfartsverket. I propositionen (5.1.3) ges olika skäl till varför det är olämplig att utse Sjöfartsverket. Istället för hamnskyddsmyndighet har regeringen konstruerat ett helt nytt begrepp, ”hamnskyddsorgan”, som skall fylla hamnskyddsmyndighetens roll. Som hamnskyddsorgan skall hamninnehavare utses, vilken enligt definitionen är en ”fysisk eller juridisk person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift”.

Lagförslaget ger inte en tydligare bild av vem som är hamninnehavare än så. Det ges inte heller i författningskommentaren (5.1.3) någon preciserad vägledning om vem hamninnehavaren är, även om ett resonemang förs om vem det kan vara beroende på hamnens ägarförhållande och organisationsform.

---

<sup>1</sup> EG nr 2005/65/EG

I Sverige finns ca 320 hamnanläggningar. Av dessa finns ungefär hälften i de allmänna hamnarna (52 st.). Övriga är så kallade lastageplatser som tillhör en industri (skog, cement, spannmål, raffinaderier etc.). Enligt Sjöfartsverkets information om hur de avser att genomföra hamnskyddet, kommer verket att dela in dessa 320 hamnanläggningar enligt följande.

- De hamnföretag som svarar för de allmänna hamnarna kommer att utses till hamnskyddsorgan för de hamnanläggningar, både egna och andras fristående lastageplatser, som ligger inom det vattenområde som framgår av Sjöfartsverkets förteckning över allmänna hamnar.
- Övriga hamnanläggningar kommer att efter en begränsad skyddsutredning inte behöva gå vidare med det ökade hamnskyddet, utan endast sjöfartsskyddets regler skall gälla.

Det är den första punkten som vi är starkt kritiska till. Det är en skäligen uppgift att vara hamnskyddsmyndighet för sin egen verksamhet utöver de delar som redan omfattas av sjöfartsskyddet, men att stå som ansvarig för andras verksamheter är en helt annan. Det är inget annat än polisiära uppgifter som åläggs ett företag att utföra över andra företag och helt verksamhetsfrämmande.

Det finns heller ingen koppling till den typen av uppgifter som en hamnskyddsmyndighet skall utföra i innebörden av begreppet allmän hamn. Med allmän hamn menas att hamnen skall vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. Begreppet innebär även att innehavaren får utföra åtgärder i vattenområdet (vanligtvis muddring) utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga.

I hamnar, oavsett dessa är allmänna eller inte, finns sedan tidigare en hamnmyndighetsfunktion. Det är en funktion som innebär en rätt att via lokala föreskrifter (så kallad hamnordning) bestämma hur fartyg ska förtöjas, förhalas och förflyttas, hur gods får läggas upp på kajer samt vissa ordningsbestämmelser, t ex att rundkörning av propeller vid kaj inte är tillåtet eller att öppen eld inte får införas. Hamnmyndighetsfunktionen har i takt med ändrade organisationsformer blivit nedtonad i de svenska hamnarna. Sjöfartsverket har till och med tidigare uttalat att "för Sveriges vidkommande finns ingen särskild myndighet för en hamn" (remiss om EG direktiv 2002/59/EG). I det fallet gällde det förhandsanmälan av farligt gods och Sjöfartsverket utsågs själva att vara hamnmyndighet enligt det direktivet.

### **Vår uppfattning**

Om lagstiftaren absolut inte vill att Sjöfartsverket skall vara hamnskyddsmyndighet (till skillnad mot exempelvis i Finland) anser vi att direktivet bättre genomförs om varje hamnanläggningsinnehavare utses till hamnskyddsmyndighet för sin/sina hamnanläggningar och genomför det ökade hamnskyddet för sitt eget hamnområde (såvida detta inte redan överstämmer med sjöfartsskyddets gränser) istället för den föreslagna konstruktionen "hamnskyddsorgan". Det skulle lösa problem som rådighetsförhållanden, gränsdragningar, kostnader mm som redogörs för i

propositionen. Det skulle även lösa problemet med att sjöfartsskyddsplaner inte kan integreras med hamnskyddsplaner på grund av sekretessbestämmelser när det är olika personer som upprättat de båda planerna. Att som regeringen föreslår, kravet på integrering enligt artikel 7.1 endast skall anses gälla när det är samma person som upprättat planerna ifrågasätter vi överhuvudtaget är möjligt.

Ingenting i direktivet motsäger en sådan lösning, snarare tvärtom. Det anges som ett skäl till direktivet, (4), att det handlar om ett ökat hamnskydd utöver det som redan finns för samverkan mellan fartyg och hamn. Verkligheten är också den att i många hamnar är hamnskyddet i praktiken redan på plats, i och med att sjöfartsskyddets gränser sträcker sig långt upp på land. Hamnen har använt befintliga staket och grindar eller byggt nytt där det är mest praktiskt vid sin verksamhets yttre gränser, samt i många fall dessutom med tanke på kommande direktiv om ökat hamnskydd. Propositionens redogörelse (5.1.1) om att skydd av hamnar inte finns beskriver endast hur lagstiftningen ser ut, inte verkligheten.

Författningsmässigt skulle direktivet om ökat hamnskydd kunna införlivas på ett mycket effektivare sätt genom att ingå i en gemensam lagstiftning tillsammans med sjöfartsskyddet. Så avser man att göra i både Finland och Danmark. I Danmark är det "havneadministrationen" som är hamnskyddsmyndighet. Administrationen ansvarar dock endast för sin egen verksamhet och gör tillsammans med polismyndigheten en skyddsutredning för både sina egna hamnanläggningar (sjöfartsskydd) och övriga hamnen (hamnskydd). Skyddsutredningen utmynnar sedan i två skyddsplaner, en för samverkan med fartyget och en för övriga områden i hamnen som innehåller skyddsvärda objekt.

Vår uppfattning har vi tidigare lämnade till både Näringsdepartementet och Sjöfartsinspektionen utan gehör. Vi har även uppmärksammat Lagrådet på problematiken.

På vår webbsida finns information om hamnskydd och länkar till aktuella dokument, exempelvis förslag till dansk och finsk lagstiftning samt Sjöfartsverkets minnesanteckningar från möten 20 april och 7 juni 2006.

Eventuella ytterligare frågor besvaras gärna av Anders Klingström, 0730- 44 71 25

Med vänlig hälsning

**SVERIGES HAMNAR**

Maria Nygren  
Vice VD och verksamhetsansvarig