



Hamnskydd

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2005/06:212 Hamnskydd samt därtill hörande följdmotioner.

Utskottet anser att regelverket om hamnskydd är ett nödvändigt andra steg efter införandet av bestämmelserna om sjöfartsskydd. Genom bestämmelserna om hamnskydd utvidgas skyddet och omfattar de områden inom hamnens gränser som inte täcks av EG-förordningen om sjöfartsskydd. Utskottet tillstyrker således regeringens proposition.

När det gäller frågan om hamnskyddsorgan anser utskottet att den i propositionen föreslagna lösningen med hamninnehavaren som hamnskyddsorgan åtminstone i ett inledande skede är den bäst lämpade för svenska förhållanden, detta beroende på att den svenska hamnmodellen innebär att det inte finns någon generell myndighetsstruktur för hamnar, vare sig på lokal, regional eller statlig nivå. Utskottet avstyrker de motioner som väckts i frågan. Utskottet förutsätter dock att direktivets effekter liksom konsekvenserna av den svenska organisatoriska lösningen för att genomföra direktivet utvärderas. En sådan utvärdering bör lämpligen ske när regelverket varit i kraft i cirka ett år och därefter skyndsamt återrapporteras till riksdagen.

Trafikutskottet har den 24 oktober överlämnat ett yttrande i ärendet till försvarsutskottet.

Merparten av det nya regelverket om hamnskydd ska träda i kraft den 15 juni 2007. För att myndigheter och näringen ska kunna göra förberedelser för att hamnskyddssystemet ska vara operativt till den 15 juni 2007 ska vissa bestämmelser träda i kraft den 1 januari 2007. Utskottet anser att det är viktigt att alla berörda aktörer ges tillräcklig tid att förbereda sig inför ikraftträdandet av bestämmelserna och ställer sig således positivt till bl.a. att Sjöfartsverket bemyndigas att meddela föreskrifter, så att arbetet med bl.a. hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner kan påbörjas.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
Lagförslag	6
Ändringar i befintliga författningar	10
Hamnskyddsorgan	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	17
Propositionen	17
Följdmotioner	17
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	18
<i>Bilaga 3</i>	
Trafikutskottets yttrande 2006/07:TU1y	28
<i>Bilaga 4</i>	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om hamnskydd,
2. lag om ändring i lagen (2006:000) om hamnskydd,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
4. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:212.

2. Hamnskyddsorgan

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:T1 och 2006/07:T2.

Stockholm den 26 oktober 2006

På försvarsutskottets vägnar

Ulrica Messing

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrica Messing (s), Rolf Gunnarsson (m), Karin Enström (m), Peter Jonsson (s), Nils Oskar Nilsson (m), Staffan Danielsson (c), Michael Hagberg (s), Allan Widman (fp), Mats Berglind (s), Isabella Jernbeck (m), Åsa Lindestam (s), Else-Marie Lindgren (kd), Rolf K Nilsson (m), Gunilla Wahlén (v), Rosita Runegrund (kd) och Inger Jarl Beck (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Bakgrund

I början av 2004 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till ett direktiv om ökat hamnskydd (KOM(2004) 76 slutlig). Regeringen uppdrog den 21 oktober 2004 till Sjöfartsverket att utreda hur det föreslagna direktivet om ökat hamnskydd kunde genomföras i svensk rätt. Sjöfartsverket redovisade sitt uppdrag i skrivelse den 9 maj 2005. Inom Näringsdepartementet utarbetades under 2005 departementspromemorian Hamnskydd (Ds 2005:49) som ligger till grund för förslagen i propositionen. De författningstexter som presenterades i departementspromemorian baserades i sin tur på de förslag och huvudlinjer som presenterades i Sjöfartsverkets rapport. Den 6 oktober 2005 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr 2005/7794/RS).

Regeringen beslutade den 4 maj 2006 att inhämta Lagrådets yttrande. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag, vilket lett till justeringar i lagtexten och författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts, och även en ändring av författningstekniskt slag.

Representanter från Näringsdepartementet har vid en föredragning den 17 oktober 2006 inför utskottet redogjort för ärendet.

Trafikutskottet har vid sammanträde den 24 oktober 2006 överlämnat ett yttrande till försvarsutskottet i ärendet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd ska genomföras i svensk rätt.

Bestämmelserna om hamnskydd bygger på den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) regelverk om sjöfartsskydd som inom EU harmoniserats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Sjöfartsskyddet innebar ett krav på ett såväl organisatoriskt som fysiskt skydd på fartyg och i hamnanläggningar för att förebygga grova våldsbrott mot sjöfartsnäringsen. 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.

Direktivet om ökat hamnskydd föreslås genomföras genom en ny lag om hamnskydd. Några mindre ändringar föreslås dessutom i sekretesslagen (1980:100) och ordningslagen (1993:1617).

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 andra berörda aktörer ska kunna vidta de förberedelser som krävs för att lagen ska kunna tillämpas fullt ut fr.o.m. den 15 juni 2007.

Utskottets överväganden

Lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att regelverket om hamnskydd är ett nödvändigt andra steg efter införandet av bestämmelserna om sjöfartsskydd. Genom bestämmelserna om hamnskydd utvidgas skyddet och omfattar de områden inom hamnens gränser som inte täcks av EG-förordningen om sjöfartsskydd. Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag.

Allmänt

De i propositionen föreslagna bestämmelserna om ökat hamnskydd hör nära samman med de internationella bestämmelserna om sjöfartsskydd. Dessa utarbetades inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) efter terrorhändelserna i New York och Washington den 11 september 2001. Händelserna kom att belysa behovet av att vidta åtgärder för att något liknande inte ska inträffa inom sjöfarten. Även om världssjöfarten historiskt sett varit förhållandevis förskonad från terroristangrepp framfördes nu farhågor om att t.ex. tankfartyg eller containerfartyg för terroristsyften skulle kunna användas som bärare av vapen eller till och med som vapen i sig i ett angrepp.

Det internationella regelverk som arbetades fram kom att bestå av två delar, dels ett nytt kapitel i 1974 års SOLAS-konvention (the 1974 Safety of Life at Sea Convention – den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss), dels en ny kod, the International Ship and Port Facility Security Code – den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). Med hamnanläggning avses en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, alltså det mer avgränsade område där passagerare och gods befinner sig vid det direkta ombordgåendet eller lastningen och lossningen eller, med andra ord, i princip den del av hamnen som ligger närmast vattnet. Reglerna ska tillämpas på lastfartyg och passagerarfartyg som går i internationell trafik samt på hamnanläggningar som utför tjänster åt sådana fartyg. Reglerna innebär att rederier, fartyg och hamnanläggningar ska bygga upp ett organisatoriskt och fysiskt skydd mot brottsliga handlingar. Det organisatoriska skyddet uppnås bl.a. genom att det ska utarbetas rutiner för viss kontroll, skyddschefer ska utses och myndigheter och andra berörda informeras. Det fysiska skyddet kan bestå i att en hamnanläggning stängslas in eller att passagerare och last kontrolleras vid fartygs ankomst eller avgång.

Även staterna som sådana har skyldigheter inom sjöfartsskyddet. Dessa ska t.ex. utöva tillsyn genom att bl.a. inspektera anlöpande fartyg för att kontrollera att dessa uppfyller kraven på sjöfartsskydd, samla in och hantera information i sjöfartsskyddsfrågor till andra stater, fartyg och hamnanläggningar samt bestämma vilken s.k. skyddsnivå som ska gälla.

Inom EU har merparten av IMO:s bestämmelser om sjöfartsskydd harmoniserats och införlivats i gemenskapsrätten genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Tekniskt har detta skett genom att de internationella bestämmelserna lagts som bilagor till EG-förordningen, som i övrigt består av relativt få artiklar. Såväl de internationella som de EG-rättsliga bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 2004. I Sverige har EG-förordningen dessutom kompletterats genom lagen (2004:487) om sjöfartsskydd som trädde i kraft samma dag.

Bestämmelserna om hamnskydd

Redan i kommissionens meddelande om förbättring av sjöfartsskyddet (KOM(2003) 229 slutlig) nämndes att hamnskyddet är ett nödvändigt andra steg efter bestämmelserna om sjöfartsskydd när det gäller skydd för både hamnen och samverkan mellan hamnen och inlandet. Människor som arbetar i eller passerar genom hamnar samt infrastruktur och utrustning behöver skyddas.

Enligt kommissionens motivering till direktivförslaget när det lämnades (jfr KOM(2004) 76 slutlig) är hamnar viktiga länkar i transportkedjan som knyter ihop sjöfarten med landtransporter och passagerarflöden. Ofta har hamnarna central betydelse för transport av farligt gods, rymmer stora anläggningar för kemisk och petrokemisk produktion och ligger i närheten av städer. En terroristattack mot en hamn kan därför lätt leda till allvarliga störningar i transportsystemen, utlösa dominoeffekter för den omgivande industrin och direkt skada människor i hamnen eller i närliggande bebyggelse. En omfattande hamnskyddsstrategi är därför nödvändig.

Sjöfartsskyddet är begränsat till den del av hamnen där samverkan mellan fartyg och hamn sker. Genom bestämmelserna om hamnskydd utvidgas skyddet och omfattar de områden inom hamnens gränser som inte täcks av EG-förordningen om sjöfartsskydd.

Regeringens förslag

Lag om hamnskydd

I regeringens proposition föreslås att en lag om hamnskydd ska genomföra direktivet om ökat hamnskydd. Lagen ska tillämpas på alla hamnar i Sverige där det finns minst en hamnanläggning som omfattas av EG-förordningen om sjöfartsskydd. I den mån en hamns geografiska omfattning sammanfaller med en hamnanläggnings geografiska omfattning ska dock bestämmelserna i EG-förordningen om sjöfartsskydd tillämpas i stället.

Lagen ska inte tillämpas på militära anläggningar i en hamn.

Varje hamn ska ha ett *hamnskyddsorgan*. Hamninnehavaren ska vara hamnskyddsorgan. Flera hamnar ska få ha samma hamnskyddsorgan.

För varje hamn eller del av hamn ska en av tre *skyddsnivåer* råda. Om något beslut inte fattas ska den lägsta skyddsnivån råda. Skyddsnivåerna ska ha samma innebörd som enligt EG-förordningen om sjöfartsskydd. Rikspolisstyrelsen ska, efter att ha hört Sjöfartsverket, fatta beslut om vilken skyddsnivå som ska råda. I brådskande fall ska Rikspolisstyrelsen få fatta beslut utan att höra Sjöfartsverket. Även en polismyndighet ska i brådskande fall få fatta beslut om skyddsnivå inom det egna distriktet. Varje hamn ska för den skyddsnivå som råder omedelbart uppfylla föreskrivna krav och vidta de åtgärder som anges i skyddsplanen. Ytterligare åtgärder, utöver dem som framgår av hamnskyddsplanen, ska få beslutas eller vidtas vid förhöjda skyddsnivåer. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyddsnivåer.

Hamninnehavaren ska göra en *hamnskyddsutredning* för hamnen. I vissa fall ska endast en begränsad hamnskyddsutredning kunna göras.

Hamnskyddsorganet ska göra en *hamnskyddsplan* för hamnen och ska samråda med kommuner och länsstyrelser vid utarbetandet av hamnskyddsplanen. Hamnskyddsutredningen och hamnskyddsplanen ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela *ytterligare föreskrifter* om hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner.

Av hamnskyddsutredningen och hamnskyddsplanen ska framgå vem som är *hamnskyddschef* för hamnen. Om det är lämpligt ska flera hamnar få ha samma hamnskyddschef. Hamnskyddschefen ska vara kontaktperson för hamnskyddsfrågor. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om hamnskyddschefer.

Hamnskyddsorganet ska se till att *hamnskyddsövningar* hålls i varje hamn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om hamnskyddsövningar.

För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten inom hamnen, ska väskor som någon bär med sig, övrigt bagage och gods inom hamnen få *undersökas*. För samma ändamål ska *personers identitet* få kontrolleras. Den som vägrar att låta sin egendom undersökas eller vars identitet inte kan kontrolleras ska kunna *avvisas eller avlägsnas* från hamnen. Avvisning och avlägsnande ska få ske av polisman, tjänsteman vid Kustbevakningen eller person förordnad av polisen. Undersökning och identitetskontroller ska ske i den omfattning som anges i hamnskyddsplanen. Hamnskyddsorganet ska ansvara för att undersökningarna och identitetskontrollerna genomförs samt stå för kostnaderna för dessa. Polis och tjänstemän vid Kustbevakningen ska få genomföra undersökningarna och identitetskontrollerna. Undersökningarna ska dessutom få utföras av särskilt utsedda personer som förordnats av polismyndighet. Identitetskontroll-

lerna ska få utföras av, förutom polisman och tjänstemän vid Kustbevakningen, den som hamnskyddsorganet tilldelar uppgiften. Undersökning av gods ska ske i samråd med Tullverket.

Föremål som påträffas vid undersökning ska förvaras så att det inte kan användas för brott.

Utan tillstånd från hamnskyddsorganet ska inte någon få beträda en sådan del av hamnen för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som får göra undersökningar ska också få avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig inom sådant område, stör ordningen där eller äventyrar hamnens skydd.

Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva *tillsyn*. Tillsynen ska om det är möjligt samordnas med tillsyn enligt EG-förordningen om sjöfartsskydd. Den som utför en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan ska ha rätt att få tillträde till hamnen och att göra de undersökningar där som behövs samt ta del av de handlingar och den övriga information som finns där. Hamnskyddsorganet ska ansvara för att hamnen hålls tillgänglig för den som utövar tillsynen och att tillsynsmyndigheten på annat sätt biträds vid tillsynen. Hamnskyddsorganet och hamnskyddschefen ska lämna den som utövar tillsynen det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid sådana förrättningar. Om hamnen inte hålls tillgänglig för tillsyn eller om biträde inte lämnas ska den som utövar tillsyn få förelägga hamnskyddsorganet att tillse att hamnen hålls tillgänglig för tillsyn eller att biträde lämnas. Om det vid tillsynen konstateras att det i något väsentligt avseende föreligger brister i hamnskyddet ska den som utövar tillsyn få förelägga hamnskyddsorganet att avhjälpa bristen eller uppfylla kraven. Ett beslut om föreläggande ska få förenas med vite.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få *meddela föreskrifter* om tillsyn.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få *erkänna en skyddsorganisation*. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få uppdra åt en erkänd skyddsorganisation att göra hamnskyddsutredningar och utarbeta hamnskyddsplaner.

Hamnskyddsorganet ska ansvara för att hamnen hålls *tillgänglig för Europeiska kommissionen* vid dess övervakning och för att kommissionen biträds. Hamnskyddsorganet och hamnskyddschefen ska bistå kommissionen och lämna de uppgifter som begärs.

Den som bryter mot bestämmelserna om hamnskydd ska kunna dömas till *böter eller i visst fall fängelse i högst sex månader*. Den högsta straffskalan ska gälla för hamninnehavare eller hamnskyddsorgan som uppsåtligt utövar verksamhet i en hamn utan att ha en godkänd hamnskyddsplan. Till böter ska kunna dömas hamnskyddsorgan som uppsåtligt inte genomför undersökning av väskor, bagage och gods eller identitetskontroller, uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot ett föreläggande samt uppsåtligt

gen inte förvarar hamnskyddsplanen på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den. Till ansvar ska inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Statens kostnader för hamnskyddet ska täckas av *avgifter* som ska tas ut för de hamnar som är föremål för tillsynen av hamnskyddet. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter.

Beslut enligt lagen ska få *överklagas* hos allmän förvaltningsdomstol. *Prövningstillstånd* ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut enligt denna lag ska gälla omedelbart om inte annat beslutas.

Den som tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller har utsetts till hamnskyddschef ska *inte obehörigen få röja eller utnyttja* vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om

1. skyddet i hamnen,
2. yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden,
3. enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden, eller
4. förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har utfört undersökning enligt denna lag ska inte obehörigen få röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet ska i stället bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) tillämpas.

En hänvisning ska göras till brottsbalkens bestämmelser om ansvar för brott mot tystnadsplikt.

Ändringar i befintliga författningar

Sekretesslagen

I propositionen föreslås att sekretess ska gälla för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på hamnskyddet om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Ordningsslagen

I ordningsslagen (1993:1617) föreslås det finnas en hänvisning till bestämmelserna om ordning i lagen om hamnskydd.

Ikraftträdande

Merparten av det nya regelverket om hamnskydd ska träda i kraft den 15 juni 2007. För att myndigheter och näringen ska kunna göra förberedelser för att hamnskyddssystemet ska vara operativt till den 15 juni 2007 ska vissa bestämmelser träda i kraft den 1 januari 2007.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har tidigare behandlat frågan om sjöfartsskydd i betänkan- dena 2003/04:TU3 Sjöfartsskydd, 2003/04:TU13 Sjöfartsskydd, 2004/05: TU3 Inspektioner inom sjöfartsskyddet och 2005/06:TU2 Åtgärder inom sjöfartsskyddet m.m. Trafikutskottet har, med biträde av riksdagens utred- ningstjänst, även genomfört en uppföljning av den nya lagstiftningen om sjöfartsskydd. Uppföljningen redovisas i riksdagens rapport 2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd – En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten.

Utskottet anser att regelverket om hamnskydd är ett nödvändigt andra steg efter införandet av bestämmelserna om sjöfartsskydd. Genom bestäm- melserna om hamnskydd utvidgas skyddet och omfattar de områden inom hamnens gränser som inte täcks av EG-förordningen om sjöfartsskydd.

Den 26 oktober 2005 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Syftet med direktivet är enligt artikel 1 att införa gemenskapsåtgärder för att förbättra hamnskyddet inför hot om säkerhetstillbud. Direktivet ska också säkerställa att sådana skyddsåtgärder som vidtas med tillämpning av EG-förordningen om sjöfartsskydd drar för- del av ett ökat skydd i hamnar. En lag om hamnskydd ska genomföra direktivet om ökat hamnskydd.

Utskottet ställer sig positivt till att säkerheten förstärks i våra svenska hamnar, liksom den förstärks i övriga medlemsländer som har kusthamnar. Åtgärderna ska skydda mot allvarliga olagliga handlingar och speciellt mot säkerhetstillbud till följd av terrorism.

Direktivet ska vara genomfört senast den 15 juni 2007. Utskottet vill understryka att det är viktigt att myndigheter och andra berörda aktörer får erforderlig tid att göra förberedelser för att hamnskyddssystemet ska vara operativt den 15 juni 2007. Utskottet ställer sig således positivt till att vissa bestämmelser ska träda i kraft redan den 1 januari 2007.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till lagstiftning och tillstyrker där- med propositionen.

Hamnskyddsorgan

Utskottets förslag i korthet

Den svenska hamnmodellen innebär att någon generell myndighetsstruktur inte finns för hamnar vare sig på lokal, regional eller statlig nivå. Utskottet anser att den i propositionen föreslagna lösningen med hamninnehavaren som hamnskyddsorgan, åtminstone i ett inledande skede, är den bäst lämpade för svenska förhållanden. Utskottet anser i likhet med trafikutskottet att en utvärdering av direktivets effekter och konsekvenserna av den svenska organisatoriska lösningen bör göras.

Utskottet avstyrker motionerna 2006/07:T1 och 2006/07:T2.

Regeringens förslag

Varje hamn ska ha ett hamnskyddsorgan. Hamninnehavaren ska vara hamnskyddsorgan beroende på att det faktiska inflytandet över hamnens drift bör vara avgörande för vem som ska utses som hamnskyddsmyndighet. Flera hamnar ska få ha samma hamnskyddsorgan. Hamninnehavaren ska göra en hamnskyddsutredning för hamnen. Hamnskyddsorganet ska även göra en hamnskyddsplan för hamnen och vid utarbetandet av denna samråda med kommuner och länsstyrelser.

Hamnskyddsorganet ska se till att hamnskyddsövningar hålls i varje hamn.

För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten inom hamnen, ska väskor som någon bär med sig, övrigt bagage och gods inom hamnen få undersökas. För samma ändamål ska personers identitet få kontrolleras. Hamnskyddsorganet ska ansvara för att dessa undersökningar och identitetskontroller genomförs samt stå kostnaderna för dessa.

Hamnskyddsorganet ska ansvara för att hamnen hålls tillgänglig för den som utövar tillsynen och att tillsynsmyndigheten på annat sätt biträds vid tillsynen. Hamnen ska även hållas tillgänglig för Europeiska kommissionen vid dess övervakning.

Motionsförslag

I *motion 2006/07:T1 av Michael Hagberg (s)* anförts att ett EG-direktiv säger att en hamnskyddsmyndighet ska utses för varje hamn och att den ska ansvara för att skyddsutredningar och skyddsplaner görs. I proposition 2005/06:212 förslås att hamninnehavare utses till hamnskyddsorgan inte bara för sin egen verksamhet utan också för verksamheter som andra företag driver i hamnområdet.

Detta betyder att hamninnehavaren ska ta fram utredningar och planer, ta ansvar och eventuella kostnader också för kringliggande verksamheter.

Motionären anser att det finns en risk att hamninnehavaren blir ett slags polisiär instans för andra företags verksamheter. Befogenheter och avgränsningar kan bli svåra. Detta kan enligt motionären hindra dem att fokusera på sin kärnverksamhet, och riskerna är stora att allmänheten drabbas. De kan enligt motionären omöjligt skydda verksamheter som de inte råder över.

Svenska hamninnehavare kommer dessutom att verka utifrån delvis andra förutsättningar än hamnföretag i andra EU-länder. Därför borde man enligt motionären titta närmare på hur Danmark och Finland löst frågan.

Den svenska lösningen rimmar enligt motionären dåligt med den transportpolitiska propositionen, som vill uppmuntra utvecklingen av effektiva och internationellt konkurrenskraftiga hamnföretag.

Även i *motion 2006/07:T2 av Ewa Thalén Finné (m)* tas frågan om hamnskyddsorgan upp. Motionären påtalar att i propositionen föreslås att hamnföretagen utses till hamnskyddsorgan, inte bara för sin egen verksamhet, utan också för verksamheter som bedrivs av andra företag i hamnområdet. Detta innebär enligt motionären att privata företag måste ta fram utredningar och planer för andra företags verksamheter – som t.ex. lagerbyggnader, värmeverk, varv, etanolfabriker, raffinaderiernas oljelager osv. och därutöver ta på sig ansvaret för deras skyddsåtgärder samt kostnaderna för allt detta.

Enligt motionären innebär det ökade risker, inte minst för integritetskränkningar, att privata hamnföretag får polisiära funktioner. Det är också oklart under vilka befogenheter och inom vilka gränser hamnföretagen ska arbeta. Hur ett företag ska kunna skydda ett annat företags verksamhet utan att kunna råda över den är enligt motionären svårbegripligt.

I motionen anförs vidare att propositionens förslag leder till ökad administrativ, verksamhetsfrämmande och ekonomisk börda för hamnföretagen. Det är motionärens uppfattning att hamnföretag inte torde få i uppdrag att sköta uppgifter som i princip är att likställa med polisiära uppgifter. Svenska hamnföretag borde i stället få verka under samma förutsättningar som sina konkurrenter i andra EU-länder.

Yttrande från trafikutskottet

Trafikutskottet konstaterar i yttrande överlämnat till försvarsutskottet den 24 oktober 2006 att propositionen lades fram av den förra regeringen våren 2006 och att den nationella lagstiftningen enligt hamnskyddsdirektivet måste 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 neringen ska kunna göra nödvändiga förberedelser.

Trafikutskottet konstaterar vidare att 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 kritiseras 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. Trafikutskottet 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. Trafikutskottet 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 trafikutskottet 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. I detta sammanhang bör enligt trafikutskottet 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.

Utskottets ställningstagande

Den svenska hamnmodellen innebär att någon generell myndighetsstruktur inte finns för hamnar vare sig på lokal, regional eller statlig nivå. Regeringen föreslår att det är hamninnehavaren som ska ha den funktion som i direktivet betecknas med hamnskyddsmyndighet. Detta innebär att begreppet myndighet i sammanhanget är mindre lämpligt, eftersom detta leder tankarna närmast till de centrala eller regionala förvaltningsmyndigheterna. Begreppet hamnskyddsorgan är en mer passande benämning på det organ som ska genomföra de uppgifter som enligt direktivet ankommer på hamn-

skyddsmyndigheten. I propositionen föreslås således att direktivets begrepp hamnskyddsmyndighet i den svenska lagstiftningen ersätts med begreppet hamnskyddsorgan.

Det som avses med hamnskyddsmyndighet i direktivet är ett organ som har mer konkreta uppgifter i hamnen, ett organ som har eller kan ha ett direkt inflytande över verksamheten i hamnen. Vederbörande förutsätts ha kunskap om och inblick i den enskilda hamnens individuella egenskaper liksom kännedom om lokala förhållanden i övrigt. Att utse en central, regional eller lokal myndighet utan närmare kunskap om dessa förhållanden är enligt utskottets mening mindre lämpligt. I stället talar övervägande skäl för att det mest ändamålsenliga är att den som faktiskt utövar det avgörande inflytandet över driften i hamnen också utses till hamnskyddsmyndighet.

I likhet med vad som anförs i propositionen anser utskottet att denne person, fysisk eller juridisk, som också kan betecknas som hamninnehavare, måste anses vara bäst skickad att utföra hamnskyddsarbetet utifrån direktivets krav, eftersom det är hos denne kunskapen om den enskilda hamnens förutsättningar finns.

Utskottet anser att det faktiska inflytandet över hamnens drift bör vara avgörande för vem som ska utses som hamnskyddsorgan. Utskottet anser dock att en viss risk kan föreligga för att avgränsningar inledningsvis kan bli svåra att göra men att de måste lösas i varje enskilt fall.

Utskottet vill dock betona att åtgärder endast kan komma att krävas inom områden som hamninnehavaren råder över. Enligt förslaget till definition av hamn är en hamn ett specificerat land- och vattenområde som består av sådana anläggningar och sådan utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter. Avgörande blir således vad områdena används till. Verksamheter som inte är att beteckna som hamnverksamhet ska enligt definitionen i 3 § inte anses utgöra en del av hamnen. Värt att notera är att lagen enligt 2 § andra meningen inte heller omfattar de anläggningar som omfattas av EG-förordningen om sjöfartsskydd, dvs. terminaler etc. Detta bör enligt utskottets mening innebära att många andra verksamheter faller bort.

Av artikel 2.2 i direktivet framgår att en hamn kan ha flera hamnanläggningar inom sitt område, men enligt artikel 5.1 krävs att det utses *en* och inte fler hamnskyddsmyndigheter, vilket utesluter att varje hamnverksamhet sköter sin del av hamnen själv. Utskottet anser således att den i propositionen föreslagna lösningen med att hamninnehavaren är hamnskyddsorgan (hamnskyddsmyndighet), är den lösning som trots allt passar bäst för svenska förhållanden.

Utskottet anser i likhet med trafikutskottet att det är viktigt att systemet med hamnskydd införs senast den 15 juni 2007. Ett försenat införande av direktivet skulle allvarligt kunna skada den svenska exportnäringen. Trafikutskottet framhåller i sitt yttrande vikten av en väl fungerande samfärdslösning och ett smidigt handelsutbyte. Försvarsutskottet delar trafikutskottets upp-

fatning om behovet av en uppföljning av lagförslagets konsekvenser i olika avseenden. Utskottet förutsätter därför att direktivets effekter liksom konsekvenserna av den svenska organisatoriska lösningen för att genomföra direktivet utvärderas. En sådan utvärdering bör lämpligen ske när regelverket varit i kraft i cirka ett år och därefter skyndsamt återrapporteras till riksdagen.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motionerna 2006/07:T1 och 2006/07:T2.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2005/06:212 Hamnskydd:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om hamnskydd,
2. lag om ändring i lagen (2006:000) om hamnskydd,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
4. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).

Följdmotioner

2006/07:T1 av Michael Hagberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökat hamnskydd i svensk lagstiftning.

2006/07:T2 av Ewa Thalén Finné (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnskyddsmyndighet.

BILAGA 2**Regeringens lagförslag****1 Förslag till lag om hamnskydd**

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser**Inledande bestämmelse**

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur hamnskydd skall organiseras och bedrivs. Med hamnskydd avses åtgärder som skall vidtas i hamnar i syfte att skydda människor, infrastruktur och utrustning i hamnarna mot allvarliga olagliga handlingar. Åtgärder som vidtas med stöd av denna lag skall samordnas med åtgärder som vidtas med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar² (förordning (EG) nr 725/2004) och lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Lagens tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller alla hamnar i Sverige där det finns minst en sådan hamnanläggning som omfattas av artikel 3.1–3.3 i förordning (EG) nr 725/2004. Med avseende på en sådan hamnanläggning skall dock bestämmelserna i förordning (EG) nr 725/2004 och lagen (2004:487) om sjöfartsskydd tillämpas i stället för denna lag.

Lagen skall inte tillämpas på militära anläggningar i en hamn.

Definitioner

3 § I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
<i>Erkänd skyddsorganisation</i>	Organisation som har lämplig kunskap om skyddsfrågor och som har utsetts med stöd av denna lag.
<i>Hamn</i>	Ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter.
<i>Hamninnehavare</i>	Fysisk eller juridisk person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd (EUT L 310, 25.11.2005, s. 28, Celex 32005L0065).

² EUT L 129, 29.4.2004, s. 6 (Celex 32004R0725).

<i>Hamnskyddsorgan</i>	Organ som ansvarar för hamnskyddsfrågor i en hamn.
<i>Hamnskyddsplan</i>	Dokument som baseras på hamnskyddsutredningen och som visar bl.a. hamnens gränser samt vilka förfaranden som skall tillämpas, vilka åtgärder som skall vidtas och vilka insatser som krävs för var och en av skyddsnivåerna.
<i>Hamnskyddsutredning</i>	Dokument där bl.a. en hamns gränser liksom svagheter i skyddshänseende och tänkbara hot mot olika verksamheter i hamnen identifieras.
<i>Skyddsnivå</i>	Grad av beredskap som skall intas för att hindra att ett säkerhetstillbud inträffar.

2 kap. Skyddsnivåer

1 § För varje hamn eller del av hamn skall en av tre skyddsnivåer alltid råda. Om något beslut enligt 2 § inte fattas råder den lägsta skyddsnivån (skyddsnivå 1).

Skyddsnivåerna har samma innebörd som enligt regel 2.1.9–2.1.11 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

2 § Rikspolisstyrelsen fattar, efter att ha hört Sjöfartsverket, beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för en hamn eller del av hamn.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen fatta beslut enligt första stycket om förändring av skyddsnivån utan att ha hört Sjöfartsverket. Ett sådant beslut skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Sjöfartsverket har hörts.

I brådskande fall får också en polismyndighet fatta beslut om förändring av skyddsnivån för en hamn eller del av hamn inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut skall genast underställas Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Sjöfartsverket, utan dröjsmål skall pröva om beslutet skall bestå.

3 § Den som fattat beslut enligt 2 § får vid skyddsnivå 2 och 3 besluta att ytterligare åtgärder, utöver dem som har angetts i hamnskyddsplanen, skall vidtas i hamnen eller i del av hamnen.

4 § Hamnskyddsorganet skall för varje hamn eller del av hamn för den skyddsnivå som råder se till att föreskrivna krav uppfylls och att de åtgärder som anges i hamnskyddsplanen eller som har beslutats med stöd av 3 § vidtas.

Varje hamnskyddsorgan får besluta att vidta ytterligare åtgärder utöver dem som har angetts i hamnskyddsplanen för en viss nivå.

3 kap. Skyddskrav för hamnar

Hamnskyddsorgan

1 § För varje hamn skall det finnas ett hamnskyddsorgan. Hamninnehavaren är hamnskyddsorgan. Flera hamnar får ha samma hamnskyddsorgan.

Hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan

2 § En hamninnehavare, inom vars hamns område det finns minst en hamnanläggning enligt förordning (EG) nr 725/2004, skall göra en hamnskyddsutredning.

3 § Hamnskyddsorganet ansvarar för att en hamnskyddsplan utarbetas, upprätthålls, uppdateras och genomförs för varje hamn.

4 § När det gäller hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag skall hamnskyddsorganet samråda med kommunen vid utarbetandet av hamnskyddsplanen. När det gäller övriga hamnar skall hamnskyddsorganet samråda med länsstyrelsen i det län där hamnen är belägen.

5 § En hamnskyddsutredning och en hamnskyddsplan skall godkännas på det sätt som följer av 6 kap.

6 § En hamnskyddsplan skall förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte får tillgång till den.

Hamnskyddsplanen får upprättas och förvaras i elektronisk form.

Hamnskyddschef

7 § Hamnskyddsutredningen och hamnskyddsplanen skall innehålla uppgift om vem som är hamnskyddschef. Om det är lämpligt får flera hamnar ha samma hamnskyddschef.

Hamnskyddschefen är kontaktperson för hamnskyddsfrågor.

Hamnskyddsövningar

8 § Hamnskyddsorganet skall se till att hamnskyddsövningar hålls i varje hamn.

4 kap. Undersökning och kontroll m.m.

Undersökning samt kontroll av identitet

1 § För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten inom hamnen, får väskor som någon bär med sig, övrigt bagage och gods inom hamnen undersökas. För samma ändamål får identiteten kontrolleras hos personer som uppehåller sig inom hamnens område.

Den som vägrar att låta sin egendom undersökas eller vars identitet inte kan kontrolleras, får avvisas eller avlägsnas från hamnen.

2 § Undersökning och identitetskontroll skall ske i den omfattning som anges i hamnskyddsplanen.

Hamnskyddsorganet ansvarar för att undersökningarna och identitetskontrollerna sker i den omfattning som följer av hamnskyddsplanen. Undersökningarna och identitetskontrollerna skall bekostas av hamnskyddsorganet.

3 § Undersökning får utföras av en polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen eller en särskilt utsedd person som förordnats av en polismyndighet. Om egendom undersöks av någon särskilt utsedd person, skall arbetet utföras under polismans ledning. Identitetskontroll får utföras av en polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen eller den som hamnskyddsorganet tilldelar uppgiften. Om det behövs skall hamnskyddsorganet biträda polismyndigheten eller Kustbevakningen i det praktiska undersöknings- och kontrollarbetet.

Kontroll av gods som står under tullövervakning enligt artikel 37 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen³ skall ske i samråd med Tullverket.

4 § Om det vid en undersökning påträffas föremål som kan komma till användning vid brott som utgör allvarlig fara för säkerheten inom hamnen skall, om föremålet inte tas i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken, den som föremålet påträffats hos uppmanas att förvara föremålet på sådant sätt att det inte kan användas för brott. Den som inte följer en sådan uppmaning får avvisas eller avlägsnas från hamnen.

5 § Ett beslut enligt 1 § andra stycket eller 4 § fattas av en polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen eller den person som enligt 3 § förordnats att utföra undersökning.

6 § Protokoll skall föras och bevis utfärdas om gjord undersökning, om den som fått egendom undersökt begär det vid förrättningen eller om föremål tas i beslag.

Ordning

7 § Utan tillstånd från hamnskyddsorganet får inte någon beträda en del av hamnen, om det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde dit.

En polisman, en tjänsteman vid Kustbevakningen eller den som enligt 3 § förordnats att utföra undersökning får från hamnens område eller delområde avvisa eller avlägsna den som

1. obehörigen uppehåller sig där,
2. stör ordningen där, eller
3. äventyrar hamnens skydd.

³ EGT L 302, 19.10.1992, s. 1 (Celex 31992R2913).

5 kap. Tillsyn m.m.

Tillsynsförrättningar

1 § Tillsyn enligt denna lag skall om möjligt samordnas med den tillsyn av hamnanläggningar som sker med stöd av förordning (EG) nr 725/2004 och föreskrifter meddelade med stöd av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

2 § Den som utövar tillsyn eller biträder vid sådan har rätt att få tillträde till hamnen och att göra de undersökningar där som behövs, samt att ta del av de handlingar och den övriga information som finns där. Vid förrättningen skall det om möjligt undvikas att hamnens verksamhet hindras eller att någon annan olägenhet uppkommer.

3 § Hamnskyddsorganet ansvarar för att hamnen hålls tillgänglig för den som utövar tillsynen och för att denne på annat sätt biträds vid tillsynen.

Hamnskyddsorganet och hamnskyddschefen skall lämna den som utövar tillsynen det biträde denne behöver och lämna de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär vid tillsynen.

Förelägganden

4 § Om hamnen inte hålls tillgänglig enligt 3 § eller biträde inte lämnas enligt 3 § får den som utövar tillsyn enligt denna lag förelägga hamnskyddsorganet att se till att hamnen hålls tillgänglig för tillsyn eller att biträde lämnas av hamnskyddsorganet eller hamnskyddschefen.

Om det vid tillsynen konstateras att det i något väsentligt avseende finns brister i hamnskyddet som gör att föreskrivna krav eller kraven i hamnskyddsplanen inte uppfylls, får den som utövar tillsyn enligt denna lag förelägga hamnskyddsorganet att avhjälpa bristen eller uppfylla kraven inom viss tid.

Beslut om föreläggande enligt första och andra styckena får förenas med vite.

Avgifter

5 § Statens kostnader för hamnskydd skall täckas av avgifter. Dessa avgifter skall tas ut för de hamnar som är föremål för tillsyn av hamnskyddet.

Övervakning

6 § Hamnskyddsorganet ansvarar för att hamnen hålls tillgänglig för Europeiska kommissionen och att kommissionen på annat sätt biträds vid övervakning inom hamnens område.

Hamnskyddsorganet och hamnens skyddschef skall lämna kommissionen det biträde den behöver vid övervakningen och lämna de upplysningar som kommissionen begär vid övervakningen.

6 kap. Bemyndiganden

Föreskrifter

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. avgifter till staten för hamnskyddet,
3. skyddsnivåer,
4. hamnskyddsutredningar,
5. hamnskyddsplaner,
6. hamnskyddsövningar,
7. hamnskyddschefer,
8. erkända skyddsorganisationer,
9. samråd enligt 3 kap. 4 §, och
10. avgifter för ansökan om förordnande enligt 4 kap. 3 § och tillhörande utbildning.

Föreskrifter enligt första stycket 4 får innebära att en begränsad hamnskyddsutredning får göras.

Myndigheter

2 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som godkänner hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner samt utövar annan tillsyn över hamnskyddet enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Den som godkänner en hamnskyddsplan får besluta om särskilda villkor för att hamnskyddsplanen skall gälla.

Erkänd skyddsorganisation

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. fatta beslut om att erkänna en skyddsorganisation, och
2. uppdra åt en erkänd skyddsorganisation att göra hamnskyddsutredningar och utarbeta hamnskyddsplaner.

7 kap. Ansvarsbestämmelser

Straff

1 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms hamninnehavare eller hamnskyddsorgan som uppsåtligen utövar verksamhet i en hamn utan att ha en godkänd hamnskyddsplan enligt bestämmelserna i 3 kap. 3 och 5 §§.

2 § Till böter döms hamnskyddsorgan som uppsåtligen förvarar hamnskyddsplanen i strid med 3 kap. 6 §.

3 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot det som sägs om tystnadsplikt i 8 kap. 3 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

4 § Till ansvar enligt denna lag skall inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

8 kap. Övriga bestämmelser

Omedelbar giltighet

1 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Överklagande

2 § Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tystnadsplikt

3 § Den som tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller har utsetts till skyddschef för en hamn får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om

1. skyddet i hamnen,
2. yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden,
3. enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden, eller
4. förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har utfört undersökning enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första och andra styckena.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007 i fråga om 1 kap. 1–3 §§, 3 kap. 1–7 §§, 6 kap. 1 och 2 §§, 7 kap. 2 och 3 §§ samt 8 kap. 1–3 §§ och i övrigt den 15 juni 2007.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:000) om hamnskydd

Härigenom föreskrivs¹ att 7 kap. 2 § lagen (2006:000) om hamnskydd skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

7 kap.

2 §

Till böter döms hamnskyddsorgan som uppsåtligen förvarar hamnskyddsplanen i strid med 3 kap. 6 §.

Till böter döms

1. hamnskyddsorgan som uppsåtligen underlåter att genomföra en undersökning eller kontroll enligt bestämmelserna i 4 kap. 2 § eller som har beslutats med stöd av 2 kap. 3 §,

2. hamnskyddsorgan som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 5 kap. 4 §, samt

3. hamnskyddsorgan som uppsåtligen förvarar hamnskyddsplanen i strid med 3 kap. 6 §.

Om ett föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2007.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd (EUT L 310, 25.11.2005, s. 28, Celex 32005L0065).

3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2006:341

Föreslagen lydelse

5 kap.

2 §²

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning som kan användas i syfte att åstadkomma kärnsprängning eller spridning av kärnvapen.

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktiva ämnen,
3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,
4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,
5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten,
6. transporter på land av farligt gods,

7. hamnskydd,

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2004:507.

4 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

10§¹

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket skall ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna skall gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, och inom hamnar i lagen (2006:000) om hamnskydd.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2007.

¹ Senaste lydelse 2004:489.

BILAGA 3

Trafikutskottets yttrande 2006/07:TU1y

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 omöjligt 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 samfärdsel 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 Rådström (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).

BILAGA 4

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG

L 310/28

SV

Europeiska unionens officiella tidning

25.11.2005

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2005/65/EG

av den 26 oktober 2005

om ökat hamnskydd

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (1),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande (2),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), och

av följande skäl:

- (1) Säkerhetstillbud till följd av terrorism bör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.
- (2) Människor, infrastruktur och utrustning i hamnar bör skyddas mot säkerhetstillbud och de förödande effekter sådana kan få. Ett sådant skydd gagnar både dem som använder transportererna och ekonomin och samhället som helhet.
- (3) Den 31 mars 2004 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (4). Åtgärderna för ökat sjöfartsskydd enligt den förordningen är bara ett led i de åtgärder som krävs för att man skall uppnå tillräckligt hög skydds nivå i hela transportkedjan med koppling till sjöfarten. Den förordningens räckvidd är begränsad till skyddsåtgärder ombord på fartyg och till samverkan mellan fartyg och hamn.

(4) För säkerställande av bästa möjliga skydd för sjöfarts- och hamnverksamhet bör det införas hamnskyddsåtgärder som omfattar varje hamn inom de gränser som den berörda medlemsstaten har fastställt så att de skyddsåtgärder som vidtagits med tillämpning av förordning (EG) nr 725/2004 förbättras genom ökat skydd i områden med hamnverksamhet. Åtgärderna bör gälla alla hamnar med en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004.

(5) Skydds målet i detta direktiv bör kunna uppnås genom att lämpliga åtgärder antas utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen.

(6) Medlemsstaterna bör ta ingående skyddsutredningar till hjälp när de fastställer de exakta gränserna för det skyddsvärda hamnområdet och fattar beslut om vilka åtgärder som krävs för att säkerställa tillräckligt hamnskydd. Beroende på gällande skydds nivå och skillnaderna mellan olika hamnområdens riskprofiler bör olika åtgärder vidtas.

(7) Medlemsstaterna bör godkänna sådana hamnskyddsplaner som omsätter hamnskyddsutredningens resultat i praktiken. För att skyddsåtgärderna verkligen skall fungera krävs det dessutom regelbundna övningar och en tydlig uppgiftsdelning mellan de berörda parterna. En hamnskyddsplan som innehåller bestämmelser om uppgiftsdelning och övningar anses avsevärt öka effektiviteten av både förebyggande och korrigerande hamnskyddsåtgärder.

(8) Ro-ro-fartyg är särskilt sårbara för säkerhetstillbud, i synnerhet om fartygen medför både passagerare och gods. Lämpliga åtgärder grundade på riskanalyser bör vidtas för att säkerställa att bil- och godsfordon som transporteras på ett ro-ro-fartyg på nationella och internationella rutten inte utgör någon risk för fartyg, passagerare, fartygsbesättning eller gods. Åtgärderna bör genomföras på ett sådant sätt att verksamhetsflödet hämmas i så liten omfattning som möjligt.

(1) EUT C 120, 20.5.2005, s. 28.

(2) EUT C 43, 18.2.2005, s. 26.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 10 maj 2005 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 6 oktober 2005.

(4) EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

25.11.2005

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 310/29

- (9) Medlemsstaterna bör kunna inrätta hamnskyddskommittéer som har till uppgift att komma med praktiska råd i de hamnar som omfattas av detta direktiv.
- (10) Medlemsstaterna bör se till att alla berörda parter är helt införstådda med ansvarsfördelningen i fråga om hamnskyddet. Medlemsstaterna bör övervaka skyddsbestämmelsernas efterlevnad, inrätta en myndighet med tydligt ansvar för landets samtliga hamnar, ansvara för godkännandet av alla skyddsutredningar och skyddsplaner för sina hamnar, fastställa och meddela skyddsnivåer på lämpligt sätt samt se till att åtgärderna meddelas, genomförs och samordnas väl.
- (11) Medlemsstaterna bör godkänna utredningar och planer och övervaka genomförandet i sina hamnar. För att minimera störningarna av hamnverksamheten och den administrativa bördan för övervakningsorganen, bör kommissionens övervakning av genomförandet av detta direktiv göras samtidigt som de inspektioner som föreskrivs i artikel 9.4 i förordning (EG) nr 725/2004.
- (12) Medlemsstaterna bör se till att en sambandspunkt för hamnskydd sköter förbindelserna mellan kommissionen och medlemsstaterna. De bör informera kommissionen om vilka hamnar som omfattas av detta direktiv på grundval av de skyddsutredningar som gjorts.
- (13) Ett effektivt och enhetligt genomförande av åtgärderna inom ramen för en denna skyddspolitik väcker viktiga frågor om finansieringsaspekten. Finansieringen av extra skyddsåtgärder bör inte leda till att konkurrensen snedvrids. Senast den 30 juni 2006 bör kommissionen för Europaparlamentet och rådet lägga fram resultaten av en undersökning om kostnaderna för de åtgärder som vidtas enligt detta direktiv, och särskilt behandla frågan om hur kostnaderna fördelas mellan de offentliga myndigheterna, hamnmyndigheterna och operatörerna.
- (14) Detta direktiv respekterar de grundläggande rättigheter och principer som erkänns framför allt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (15) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (16) Det bör fastställas ett förfarande för anpassning av detta direktiv med hänsyn till den utveckling som
- internationella instrument genomgår och, mot bakgrund av gjorda erfarenheter, för anpassning och komplettering av de enskilda bestämmelserna i bilagorna till detta direktiv, utan att direktivets räckvidd utvidgas.
- (17) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen väl avvägt införande av lämpliga åtgärder på det sjöfarts- och hamnpolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av detta direktivs europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (18) Eftersom detta direktiv gäller kusthamnar bör de skyldigheter som anges i direktivet ej vara tillämpliga för Luxemburg, Slovakien, Tjeckien, Ungern och Österrike.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE

Artikel 1

Syfte

1. Huvudsyftet med detta direktiv är att införa gemenskapsåtgärder för att förbättra hamnskyddet inför hot om säkerhetstillbud.

Detta direktiv skall även säkerställa att sådana skyddsåtgärder som vidtas med tillämpning av förordning (EG) nr 725/2004 drar fördel av ett ökat skydd i hamnar.

2. Åtgärderna enligt punkt 1 skall bestå av följande:

- Gemensamma grundregler för hamnskyddsåtgärder.
- En mekanism för genomförande av dessa regler.
- Lämpliga mekanismer för övervakning av att reglerna följs.

Artikel 2

Räckvidd

1. Detta direktiv fastställer skyddsåtgärder som skall beaktas i hamnar. Medlemsstaterna får tillämpa detta direktiv på områden som har anknytning till hamnarna.

(¹) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

L 310/30

SV

Europeiska unionens officiella tidning

25.11.2005

2. De åtgärder som fastställs i detta direktiv skall tillämpas på alla hamnar i en medlemsstat där det finns en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av en godkänd skyddsplan för hamnanläggningar i enlighet med förordning (EG) nr 725/2004. Detta direktiv skall inte tillämpas på militära anläggningar i hamnar.

3. Medlemsstaterna skall för varje hamn fastställa de gränser inom vilka detta direktiv skall vara tillämpligt, med vederbörlig hänsyn tagen till hamnskyddsutredningens resultat.

4. Om en medlemsstat har fastställt gränserna för en hamnanläggning i den betydelse som avses i förordning (EG) nr 725/2004 på ett sådant sätt att den i praktiken omfattar en hamn, skall de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 725/2004 ha företräde framför bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- 1) *hamn*: ett specificerat land- och vattenområde, med gränser som fastställs av den medlemsstat i vilken hamnen befinner sig, vilket består av sådana anläggningar och sådan utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter.
- 2) *samverkan mellan fartyg och hamn*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.
- 3) *hamnanläggning*: en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan.
- 4) *sambandspunkt för hamnskydd*: det organ som utsetts av varje medlemsstat och som skall utgöra en kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater och underlätta, följa upp och informera om genomförandet av de hamnskyddsåtgärder som anges i detta direktiv.
- 5) *hamnskyddsmyndighet*: myndighet med ansvar för skyddsfrågor i en viss hamn.

Artikel 4

Samordning med åtgärder enligt förordning (EG) nr 725/2004

Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsåtgärderna enligt detta direktiv noga samordnas med de åtgärder som vidtas med tillämpning av förordning (EG) nr 725/2004.

Artikel 5

Hamnskyddsmyndighet

1. Medlemsstaterna skall för varje hamn som omfattas av detta direktiv utse en hamnskyddsmyndighet. En hamnskyddsmyndighet får utses för flera hamnar.
2. Hamnskyddsmyndigheten skall ansvara för upprättande och genomförande av hamnskyddsplaner som grundar sig på resultatet av hamnskyddsutredningar.
3. Medlemsstaterna får som hamnskyddsmyndighet utse en behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt förordning (EG) nr 725/2004.

Artikel 6

Hamnskyddsutredning

1. Medlemsstaterna skall se till att det för de hamnar som omfattas av detta direktiv görs hamnskyddsutredningar. I samband med utredningarna skall vederbörlig hänsyn tas till de olika hamndelarnas särart och, i de fall där berörda myndigheter i medlemsstaten anser det tillämpligt, även till närliggande områden, om dessa påverkar säkerheten i hamnen, samt till de utredningar för det berörda områdets hamnanläggningar som har gjorts med tillämpning av förordning (EG) nr 725/2004.
2. Varje hamnskyddsutredning skall genomföras med beaktande av de specifika kraven i bilaga I som ett minimum.
3. Hamnskyddsutredningarna kan göras av en erkänd skyddsorganisation som avses i artikel 11.
4. Hamnskyddsutredningarna skall godkännas av den berörda medlemsstaten.

Artikel 7

Hamnskyddsplan

1. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsplaner utarbetas, upprätthålls och uppdateras mot bakgrund av resultatet av hamnskyddsutredningarna. I planerna skall dels vederbörlig hänsyn tas till de olika hamndelarnas särart, dels de skyddsplaner integreras som har tagits fram för det berörda områdets hamnanläggningar med tillämpning av förordning (EG) nr 725/2004.

2. För var och en av de skydds nivåer som avses i artikel 8 skall det i hamnskyddsplanerna fastställas

- a) vilka förfaranden som skall tillämpas,
- b) vilka åtgärder som skall vidtas,
- c) vilka insatser som krävs.

3. Varje hamnskyddsplan skall utarbetas med beaktande av de specifika kraven i bilaga II som ett minimum. Hamnskyddsplanen skall vid behov särskilt innehålla skyddsåtgärder som skall tillämpas på passagerare och fordon innan de embarkerar havsgående fartyg som medför passagerare och fordon. När det gäller internationella sjötransporttjänster skall de berörda medlemsstaterna delta i utredningen av skyddet i hamnen.

4. Hamnskyddsplanerna får utarbetas av en erkänd skyddsorganisation som avses i artikel 11.

5. Hamnskyddsplanerna skall godkännas av den berörda medlemsstaten innan de genomförs.

6. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsplanernas genomförande övervakas. Övervakningen skall samordnas med annan kontrollverksamhet i hamnen.

7. Medlemsstaterna skall sörja för lämpliga övningar med hänsyn till de grundläggande kraven på skyddsutbildningsövningar i bilaga III.

Artikel 8

Skydds nivåer

1. Medlemsstaterna skall införa ett system med skydds nivåer för hamnar eller delar av hamnar.

2. Det skall finnas tre skydds nivåer enligt definitionen i förordning (EG) nr 725/2004:

- Skydds nivå 1: den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid skall upprätthållas.
- Skydds nivå 2: den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall upprätthållas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
- Skydds nivå 3: den nivå på vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande, även om det kanske inte är möjligt att identifiera något specifikt mål.

3. Medlemsstaterna skall bestämma vilken skydds nivå som skall gälla för varje hamn eller del av hamn. En medlemsstat får på varje skydds nivå fastställa att olika skyddsåtgärder skall vidtas i olika delar av hamnen beroende på hamnskyddsutredningens resultat.

4. Medlemsstaterna skall för varje hamn eller del av hamn meddela gällande skydds nivå och eventuella ändringar av denna till lämplig person eller lämpliga personer.

Artikel 9

Hamnskyddschef

1. En hamnskyddschef skall godkännas av den berörda medlemsstaten för varje hamn. Varje hamn skall om möjligt ha en egen hamnskyddschef, men får, om det är lämpligt, dela skyddschef med andra hamnar.

2. Hamnskyddscheferna skall fungera som kontaktpunkter i hamnskyddsfrågor.

3. Om hamnskyddschefen inte är samma person som hamnanläggningens/hamnanläggningarnas skyddschefer enligt förordning (EG) nr 725/2004, skall ett nära samarbete mellan dem säkerställas.

Artikel 10

Översyn

1. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsutredningarna och hamnskyddsplanerna ses över vid behov. Översynen skall göras åtminstone en gång vart femte år.

2. Översynsförandet skall omfatta artikel 6 eller artikel 7, beroende på omständigheterna.

Artikel 15

Artikel 11

Erkänd skyddsorganisation

Medlemsstaterna får utse erkända skyddsorganisationer inom ramen för detta direktiv. Erkända skyddsorganisationer skall uppfylla villkoren i bilaga IV.

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt förordning (EG) nr 725/2004.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

Artikel 12

Sambandspunkt för hamnskydd

Medlemsstaterna skall utse en sambandspunkt för hamnskydd. Medlemsstaterna får utse den sambandspunkt för sjöfartsskydd som har utsetts enligt förordning (EG) nr 725/2004. Sambandspunkten för hamnskydd skall till kommissionen överlämna en förteckning över de hamnar som berörs av detta direktiv och informera kommissionen om varje ändring av förteckningen.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 16

Sekretess och spridning av information

1. Vid tillämpningen av detta direktiv skall kommissionen, i enlighet med beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom⁽¹⁾, vidta lämpliga åtgärder för att skydda den sekretessbelagda information som den har tillgång till eller som medlemsstaterna har lämnat till kommissionen.

Artikel 13

Genomförande och kontroll av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna skall införa ett system för att säkerställa adekvat och regelbunden övervakning av hamnskyddsplanerna och deras genomförande.

Medlemsstaterna skall vidta likvärdiga åtgärder i enlighet med gällande nationell lagstiftning.

2. Kommissionen skall, i samarbete med de sambandspunkter som avses i artikel 12, övervaka medlemsstaternas genomförande av detta direktiv.

2. Personal som genomför skyddsinspektioner eller handbar sekretessbelagd information inom ramen för detta direktiv skall genomgå lämplig säkerhetsprövning, som skall utföras av den medlemsstat där den berörda personen är medborgare.

3. Denna övervakning skall genomföras samtidigt med de inspektioner som föreskrivs i artikel 9.4 i förordning (EG) nr 725/2004.

Artikel 17

Sanktioner

Medlemsstaterna skall se till att det finns effektiva, proportionerliga och avskräckande sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv.

Artikel 14

Ändringar

Bilagorna I–IV får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 15.2, utan att detta direktivs räckvidd utvidgas.

⁽¹⁾ EGT L 317, 3.12.2001, s. 1. Beslutet senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/94/EG, Euratom (EUT L 31, 4.2.2005, s. 66).

Artikel 18**Genomförande**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 juni 2007. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 19**Utvärderingsrapport**

Senast den 15 december 2008 och därefter vart femte år skall kommissionen för Europaparlamentet och rådet lägga fram en utvärderingsrapport som bland annat skall grunda sig på de

uppgifter som erhålls enligt artikel 13. Kommissionen skall i rapporten analysera om medlemsstaterna efterlever detta direktiv och hur effektiva de vidtagna åtgärderna är. Vid behov skall kommissionen lägga fram förslag till nya åtgärder.

Artikel 20**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 21**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana hamnar som avses i artikel 2.2.

Utfärdat i Strasbourg den 26 oktober 2005.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

J. BORRELL FONTELLES

På rådets vägnar

Ordförande

D. ALEXANDER

BILAGA I

HAMNSKYDDsutredning

Hamnskyddsutredningen ligger till grund för hamnskyddsplanens utarbetande och genomförande. Hamnskyddsutredningen skall åtminstone omfatta

- identifiering och utvärdering av de tillgångar och den infrastruktur som det är viktigt att skydda,
- identifiering av tänkbara hot mot tillgångar och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder,
- fastställande, urval och prioritering av motåtgärder och förfarandeändringar och graden av effektivitet när det gäller att minska sårbarheten, och
- identifiering av svaga punkter, inbegripet den mänskliga faktorn, i infrastruktur, strategier och förfaranden.

För detta är det nödvändigt att i utredningen göra åtminstone följande:

- Att identifiera alla områden av betydelse för hamnskyddet, bland annat genom att fastställa hamngränserna. Detta omfattar också hamnanläggningar som redan täcks av förordning (EG) nr 754/2004 och vars riskanalys används som utgångspunkt.
- Att identifiera riskfaktorer som härrör från samverkan mellan skyddsåtgärder för hamnanläggningen och andra hamnskyddsåtgärder.
- Att identifiera vilken hamnpersonal som skall genomgå bakgrundskontroller och/eller säkerhetsprövning på grund av att de arbetar i högriskområden.
- Att vid behov dela upp hamnen i områden beroende på sannolikheten för att de kommer att bli föremål för säkerhetstillbud. Ett område skall inte bara bedömas efter sannolikheten för ett angrepp, utan också med hänsyn till hur lätt det är för att nå angränsande områden som kan bli mål för ett angrepp.
- Att fastställa riskvariationer, t.ex. beroende på årstider.
- Att undersöka varje delområdes särart, såsom läge, tillgång, elförsörjning, kommunikationssystem, ägandeförhållanden, användare och andra faktorer av betydelse för hamnskyddet.
- Att utarbeta potentiella hotscenarier för hamnen. Hela hamnen eller särskilda delar av dess infrastruktur, gods, bagage, människor och transportutrustning i hamnen kan bli ett direkt mål för ett identifierat hot.
- Att fastställa de specifika följderna av ett hotscenarie. Följderna kan påverka ett eller flera delområden. Både direkta och indirekta följder skall beaktas. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt risken för personskador.
- Att fastställa risken för säkerhetstillbudens följeffekter.

25.11.2005

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 310/35

- Att fastställa varje delområdes sårbarhet.
- Att ta upp alla organisatoriska frågor av betydelse för hamnskyddet som helhet, bland annat vilka myndigheter som har ansvar för skyddsfrågor och vilka regler och förfaranden som gäller.
- Att identifiera det övergripande hamnskyddets svaga punkter på det organisatoriska, rättsliga och förfarandemässiga planet.
- Att fastställa åtgärder, förfaranden och insatser för att minska antalet svaga punkter av avgörande betydelse. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt nödvändiga kontroller eller begränsningar när det gäller tillgång till hela hamnen eller specifika delar av hamnen, inklusive identifiering av passagerare, anställda eller andra som arbetar i hamnen, besökare och fartygsbesättningar, övervakning av vissa områden eller verksamheter, samt gods- och bagagekontroll. Åtgärderna, förfarandena och insatserna skall motsvara den förmodade risken, som kan variera mellan olika hamnområden.
- Att fastställa hur åtgärder, förfaranden och insatser skall skärpas vid en höjning av skyddsnivån.
- Att fastställa särskilda krav för hanteringen av kända riskfaktorer, såsom "misstänkt" gods, bagage, drivmedel, proviant eller person, paket utan avsändare och kända faror (t.ex. bomber). Kraven skall bygga på en analys av vilka villkor som är önskvärda för undanröjande på plats eller undanröjande efter transport till ett säkert område.
- Att fastställa åtgärder, förfaranden och insatser för att begränsa och lindra följderna.
- Att undersöka hur uppgifterna kan fördelas så att åtgärderna, förfarandena och insatserna i fråga kan genomföras på ett lämpligt och korrekt sätt.
- Att i förekommande fall särskilt beakta kopplingen till andra skyddsplaner (t.ex. skyddsplaner för hamnanläggningar) och andra befintliga skyddsåtgärder. Uppmärksamhet skall även ägnas åt kopplingen till andra beredskapsplaner (t.ex. beredskapsplaner för oljeutsläpp, incidenter i hamnen, läkarinsatser, kärnolyckor, osv.).
- Att fastställa kommunikationsbehoven för åtgärdernas och förfarandenas genomförande.
- Att särskilt skydda säkerhetskänslig information så att inga uppgifter läcker ut.
- Att fastställa vad de inblandade, och vid behov allmänheten, verkligen behöver veta.

BILAGA II

HAMNSKYDDSPLAN

I hamnskyddsplanen skall skyddsarrangemangen för hamnen fastställas. Den skall bygga på hamnskyddsutredningens resultat. Den skall i detalj beskriva olika åtgärder. Den skall innehålla en kontrollmekanism som vid behov gör det möjligt att vidta lämpliga korrigerande åtgärder.

Hamnskyddsplanen skall omfatta följande allmänna aspekter:

- Fastställande av alla områden av betydelse för hamnskyddet. Beroende på hamnskyddsutredningens resultat kan åtgärder, förfaranden och insatser variera mellan olika delområden. Vissa delområden kan kräva strängare förebyggande åtgärder än andra. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt den samverkan mellan olika delområden som identifierats i hamnskyddsutredningen.
- Säkerställande av samordning av skyddsåtgärder för områden med olika skyddsegenskaper.
- Fastställande av olika åtgärder för olika delar av hamnen, olika skyddsnivåer och eventuella upplysningar om särskilda förhållanden när sådant behov finns.
- Fastställande av en organisationsstruktur som underlättar förbättringen av hamnskyddet.

På grundval av dessa allmänna aspekter skall det i hamnskyddsplanen tilldelas uppgifter och specificeras arbetsplaner på följande områden:

- Villkor för tillträde. För vissa områden skall dessa villkor bara gälla om skyddsnivåerna överskrider en lägsta tröskel. Alla krav och trösklar skall tas upp i hamnskyddsplanen.
- Krav på identifikations-, bagage- och gods kontroll. Kraven kan också gälla för delområden, eventuellt till fullo. Personer som beträder eller uppehåller sig i ett delområde måste eventuellt genomgå kontroll. Hamnskyddsplanen skall på lämpligt sätt återspegla resultaten från den hamnskyddsutredning som använts för att fastställa skyddskraven för varje delområde och varje skyddsnivå. Om det inom ramen för hamnskyddet utfärdas personliga identifikationskort skall det finnas klara förfaranden för kortens utfärdande, kontroll av kortens användning och kortens återlämnande. I detta sammanhang skall man ta hänsyn till vissa hamnanvändarkategoriernas särart och se till att personspecifika åtgärder kan vidtas för att begränsa tillträdeskontrollens negativa följder. När det gäller personkategorier skall man åtminstone skilja mellan sjöfolk, tjänstemän, personer som regelbundet arbetar i hamnen eller regelbundet besöker den, bofasta i hamnen och personer som bara tillfälligt arbetar i hamnen eller tillfälligt besöker den.
- Kontakt med de myndigheter som ansvarar för gods-, bagage- och passagerarkontroll. Vid behov skall planen innehålla föreskrifter om en sammankoppling av dessa myndigheters informations- och klareringssystem, inklusive eventuella system för klarering före ankomst.
- Förfaranden och åtgärder dels för hantering av misstänkt gods, bagage, drivmedel, proviant eller person, inklusive fastställande av ett säkert område, dels för andra riskfaktorer och brott mot säkerheten i hamnen.
- Övervakningsbehov för delområden eller verksamheter i delområden. Både själva behovet och förekomsten av tekniska lösningar skall härledas ur hamnskyddsutredningen.

- Skyftar. Områden för vilka särskilda krav gäller avseende tillträde och/eller kontroll måste vara ordentligt skyttade. Kontrollkrav och villkor för tillträde skall ta vederbörlig hänsyn till gällande lagstiftning och praxis. Att verksamhet övervakas skall klart framgå om nationell lagstiftning så kräver.
- Kommunikation och bedömning av skyddet. All relevant skyddsinformation skall vederbörligen förmedlas i enlighet med planens normer för bedömningen av skyddet. På grund av att vissa upplysningar är känsliga får de bara meddelas dem som behöver vara informerade; vid behov skall det dock också finnas förfaranden för kommunikation till allmänheten. Normerna för säkerhetsprövningen skall ingå i planen och syfta till att skydda säkerhetskänslig information mot otillåtet röjande.
- Rapportering av säkerhetstillbud. För att sörja för god beredskap skall det i skyddsplanen klart föreskrivas att samtliga säkerhetstillbud skall rapporteras till hamnskyddschefen och/eller hamnskyddsmyndigheten.
- Integration av planen i andra förebyggande planer eller verksamheter. Planen skall särskilt behandla integrationen av planen i annan förebyggande verksamhet eller andra kontrollåtgärder i hamnen.
- Integration av planen i andra beredskapsplaner och/eller införlivande av specifika beredskapsrelaterade åtgärder, förfaranden och insatser. I planen skall det i detalj redogöras för samverkan och samordning med andra beredskaps- och katastrofplaner. I förekommande fall skall konflikter lösas och brister avhjälpas.
- Krav på utbildning och övningar.
- Uppläggning av hamnskyddet i verksamhet och arbetsrutiner. Hamnskyddsplanen skall innehålla detaljerade uppgifter om hur hamnskyddet skall läggas upp, hur uppgifterna skall fördelas och vilka rutiner som skall följas i arbetet. Vid behov skall det i planen också redogöras för samordningen med hamnanläggnings- och fartygs skyddschefer. I förekommande fall skall planen innehålla en beskrivning av hamnskyddskommitténs uppgifter.
- Förfaranden för anpassning och uppdatering av hamnskyddsplanen.

BILAGA III

GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ SKYDDSUBILDNINGSOVNINGAR

Minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månaders mellanrum, skall olika typer av utbildningsövningar genomföras, där hamnanläggningens skyddschef och berörda myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, rederiernas och fartygens skyddschefer kan delta. Begäran om rederiers eller fartygs skyddschefers deltagande i gemensamma utbildningsövningar skall göras med hänsyn till sjöfartsskyddet och arbetet ombord. Syftet med sådana utbildningsövningar skall vara att pröva kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder. Dessa utbildningsövningar kan

- 1) vara fullskaliga eller "live",
- 2) bestå av simuleringar eller seminarier, eller
- 3) kombineras med andra övningar, t.ex. katastrofövningar eller andra övningar som anordnas av hamnstans myndigheter.

BILAGA IV

KRAV SOM EN ERKÄND SKYDDSORGANISATION SKALL UPPFYLLA

En erkänd skyddsorganisation skall kunna uppvisa belegg för

1. expertkunskaper på områden av betydelse för hamnskyddet,
2. lämpligt kunskande om drift av hamnar, inbegripet kunskap om hamnkonstruktion och hamnanläggningar,
3. lämpliga kunskaper om annan säkerhetsrelevant verksamhet som kan komma att påverka hamnskyddet,
4. förmåga att bedöma sannolikheten av risker i fråga om hamnskyddet,
5. förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper när det gäller hamnskydd,
6. förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga pålitlighet,
7. förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel,
8. kunskaper om tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,
9. kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
10. förmåga att känna igen och upptäcka vapen, farliga ämnen och anordningar,
11. förmåga att känna igen, på icke-diskriminerande basis, egenskaper och beteendemönster hos personer som kan misstänkas hota säkerheten,
12. kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,
13. kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

En erkänd skyddsorganisation som har gjort en hamnskyddsutredning eller som har sett över en sådan utredning för en viss hamn får inte utarbeta eller se över någon hamnskyddsplan för samma hamn.
