

Regeringskansliet Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över remiss av Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskydds-gränser och hamnskyddsmyndighet"

Er beteckning: L12025/00726

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker i allt väsentligt förslagen i Transportstyrelsens rapport, men konstaterar samtidigt att Länsstyrelsen idag inte har något utpekad ansvar eller uppgifter kopplade till hamnskyddsfrågor. Som en konsekvens av detta saknar Länsstyrelsen idag personal med särskild kompetens inom området hamnskydd. I egenskap av högsta civila totalförsvarsmyndighet inom länet ser Länsstyrelsen dock att myndighetens deltagande i hamnskyddskommittéer ändå är motiverat, då en ökad samverkan och informationsutbyte med andra myndigheter bedöms vara till nytta för att minska samhällets sårbarheter och bidra till att stärka Sveriges säkerhet och det civila försvaret.

Länsstyrelsen fattar med stöd av skyddslagen (2010:305) och skyddsförordningen (2010:523) beslut om skyddsobjekt för hamninnehavare som ansökt om ett förstärkt skydd mot sabotage, terroristbrott, spioneri och grovt rån. Sådana beslut om skyddsobjekt delges berörda aktörer, dvs den sökande hamninnehavaren och Polismyndigheten. Då informationen om skyddsobjektet och dess gränser för hamnanläggningar och vattenområden redan kommit berörda aktörer till del, torde Länsstyrelsens faktiska bidrag till arbetet inom de föreslagna hamnskyddskommittéerna komma att bli begränsat.

3.2 Hamnskyddsgränser

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om att Transportstyrelsen genom hamnskyddsutredningen fastställer hamnskyddsgränser för ett hamnområde. Skälet till detta ställningstagande är att Länsstyrelsen ser att en sådan åtgärd i förlängningen kan bidra till ett förbättrat skydd mot sabotage, terroristbrott och organiserad brottslighet.

Samtidigt ser Länsstyrelsen att det kan föreligga en risk för sammanblandning mellan hamnskyddsgränserna för ett hamnområde, och gränserna för en hamnanläggning eller vattenområde som också utgör ett skyddsobjekt.

Orsaken till detta är att en anläggning, byggnad eller ett område som utgör ett skyddsobjekt också kan vara en del av ett större hamnområde.

Ett område som beslutats vara skyddsobjekt har i enlighet med skyddslagen ett förstärkt skydd mot sabotage, terroristbrott, spioneri och grovt rån.

I normalfallet tar sig detta uttryck genom att obehöriga inte har tillträde till skyddsobjektet. Tillträdesförbudet omfattar även tillträde med hjälp av en obemannad farkost. Genom ett särskilt beslut får tillträdesförbudet även förenas med ett förbud mot att göra avbildningar, beskrivningar eller mätningar av eller inom skyddsobjektet.

Inom ett skyddsobjekt och ett hamnområde gäller således olika regelverk i fråga om bevakningspersonalens befogenheter vid ingripanden, samt påföljder för den enskilde vid överträdelser.

Mot bakgrund av de konsekvenser som en överträdelse kan få för den enskilde, är det således av stor betydelse att skillnaderna mellan ett hamnområde och ett skyddsobjektsområde särskilt tydliggörs i hamnskyddsutredningen.

3.5 Information och biträde vid hamnskyddsutredningen

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att hamninnehavaren, övriga verksamhetsutövare i hamnen, statliga myndigheter, regioner och kommuner ska vara skyldiga att lämna den information som tillsynsmyndigheten behöver för hamnskyddsutredningen.

Länsstyrelsen anser det vara en naturlig del av myndighetsuppdraget att bistå andra myndigheter med information i syfte att stärka Sveriges säkerhet och civila försvar, samt bidra till fullgörandet av Sveriges internationella förpliktelser.

Samtidigt anser Länsstyrelsen att Transportstyrelsen beskrivning om hur Länsstyrelsen skulle komma att behöva bistå i frågor om beredskap behöver preciseras närmare. I likhet med många andra aktörer inom det civila försvaret befinner sig även Länsstyrelsen i en uppbyggingsfas. Även om Länsstyrelsen har ett övergripande ansvar för beredskapsfrågor inom länet är det inte säkert att den information som efterfrågas ännu finns tillgänglig i den omfattning som här antas.

3.7 Polismyndigheten är hamnskyddsmyndighet

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att Polismyndigheten ska vara hamnskyddsmyndighet. Polismyndigheten har redan idag huvudansvaret för ordning, säkerhet och brottsbekämpning och äger därigenom nödvändiga befogenheter för att kunna vidta rätt sorts skyddsåtgärder oavsett hamnens skyddsnivå.

Polismyndigheten äger dessutom god lokalkännedom över aktuella hamnskyddsområden och kan göra utryckningsinsatser med kort varsel.

Länsstyrelsen delger kontinuerligt Polismyndigheten samtliga beslut om civila skyddsobjekt i Stockholms län varefter dessa har fattats. Utöver detta lämnar Länsstyrelsen regelbundet upplysningar om skyddsobjekt till Polismyndigheten när sådan information begärs, oftast i samband med upptäckta överträdelser och pågående förundersökningar om brott mot skyddslagen.

Det finns således redan idag en etablerad och fungerande form för samverkan och informationsdelning mellan Länsstyrelsen och Polismyndigheten i frågor rörande civila skyddsobjekt inom länet. Med Polismyndigheten som sammanhållande hamnskyddsmyndighet ser Länsstyrelsen att möjligheterna till samverkan och informationsutbyte mellan olika aktörer inom hamnskyddet kan formaliseras och effektiviseras ytterligare.

Länsstyrelsen i Stockholms län har idag ingen roll inom hamnskyddet. Länsstyrelsen ställer sig av denna anledning delvis frågande till Transportstyrelsens påstående om att "Länsstyrelsen har god insyn i vissa beredskapsplaner som kan vara relevanta för hamnskyddet". Länsstyrelsen har visserligen en roll i planeringen för

värdlandsstöd, något som skulle kunna ha en betydelse för hamnskyddet. Däremot saknar Länsstyrelsen insyn i hamnskyddsinnehavarnas egna beredskapsplaner, vilket gör Transportstyrelsens antagande något missvisande.

3.8 Ansvar för åtgärder i hamnskyddsplanen

Länsstyrelsen ställer sig avvisande till att man i egenskap av statlig myndighet kan få ansvar för åtgärder i hamnskyddsplanen. Skälet till detta är Länsstyrelsen helt saknar juridisk eller praktisk möjlighet att genomföra sådana åtgärder.

3.9 Information och tillträde till hamnen för hamnskyddsmyndigheten

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om att ytterligare aktörer ska vara skyldiga att lämna den information som hamnskyddsmyndigheten behöver för att utarbeta hamnskyddsplaner. För att kunna vidta rätt sorts skyddsåtgärder är det av central betydelse att hamnskyddsmyndigheten också får möjlighet tillgodogöra sig tillförlitlig och adekvat information om hamnområdet utifrån ett bredare perspektiv.

Länsstyrelsen ställer sig därför positiv till förslaget att bistå tillsynsmyndigheten och hamnskyddsmyndigheten med information som kan vara till nytta vid arbetet med hamnskyddsutredningen och hamnskyddsplanen.

3.12 Hamnskyddskommitté

Länsstyrelsen tillstyrker Transportstyrelsens förslag, men vill samtidigt framhålla att myndigheten idag saknar både utpekad ansvar och uppgifter inom området hamnskydd.

Länsstyrelsen delar Transportstyrelsens bedömning om att det behövs mer samverkan mellan myndigheter, kommuner och regioner, inte minst syfte att minska samhällets sårbarhet och för att kunna stärka den nationella säkerheten och det civila försvaret. Ett forum för att diskutera hamnskyddsfrågor framstår mot den bakgrunden som ett lovvärt initiativ. För att kunna fungera som ett stöd till hamnskyddsmyndigheten behöver det emellertid finnas rimliga förväntningar på vad de olika aktörerna faktiskt kan bidra med inom ramen för sina ordinarie uppdrag och verksamhetsområden.

För Länsstyrelsen i Stockholms län del begränsas ett sådant bidrag idag till att informera om vilka aktuella hamnanläggningar och vattenområden i länet som utgör ett skyddsobjekt, samt hur gränserna för dessa skyddsobjekt ser ut. I förekommande fall kan Länsstyrelsen även dela med sig av sådan information som har koppling till myndighetens övergripande ansvar för beredskapsfrågor i länet.

4.4 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Länsstyrelsen har svårt att bedöma i vilken omfattning eller med vilken regelbundenhet dess medverkan i hamnskyddskommittéerna kommer att efterfrågas av den sammankallande hamnskyddsmyndigheten. Detta medför i sin tur svårigheter att bedöma hur mycket av Länsstyrelsens tid och personal som kommer att behöva tas i anspråk för denna tillkommande uppgift, och vilket bidrag man förväntas tillföra.

Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer att Transportstyrelsens förslag om tidsåtgång och kostnader för hamnskyddskommittéerna bör utgå från scenario 1. Skälet till detta är flera. Hamnarna i denna kategori kan anses vara de viktigaste ur såväl samhälls- som säkerhetssynpunkt och därför i störst behov av skyddsåtgärder. Dessutom har flera av de hamnanläggningar som tillhör denna kategori i Stockholms län redan status som skyddsobjekt idag. Att delar av dessa hamnområden därigenom redan har ett förstärkt skydd mot sabotage, terroristbrott, spioneri och grovt rån kan innebära att arbetet med att bygga upp ett fungerande hamnskydd får en kortare startsträcka, något som bör betraktas som en fördel.

Den beräknade kostnaden och tidsåtgången som scenario 1 innebär för Länsstyrelsen är också mest realistisk i förhållanden till de andra alternativen. Scenario 2 och 3 innefattar hamnar med vilka Länsstyrelsen idag helt saknar kända beröringspunkter inom beredskapsområdet. Det innebär följaktligen att myndigheten också saknar tillräcklig information om dessa hamnar.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av ställföreträdande länsöverdirektör Helena Remnerud med handläggare Martin Borg som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Mikael Jeppson, kanslichef Gunilla Runberg och chefsjurist Shiva Norvad medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.