



Yttrande över rapporten "Ett ökat hamnskydd"

Länsstyrelsen Västerbottens yttrande över Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet"

Länsstyrelsen Västerbotten överlämnar härmed sitt yttrande på remissen för *Ett ökat hamnskydd*. Er beteckning: LI 2025/00726

Sammanfattning

Hamnskyddsdirektivet infördes i svensk lag 2007. Europeiska kommissionen har framfört kritik och påpekat brister i det svenska genomförandet av direktivet och det pågår ett överträdelseärende mot Sverige. Överträdelseärendet gäller även brister kopplade till sjöfatsskyddsregelverket.

Utifrån dessa förutsättningar har Transportstyrelsen utrett hur regelverket kan ses över, och möta lämnad kritik från kommissionen. I uppdraget har även ingått att ta hänsyn till åtgärder som bidrar till bekämpande av organiserad brottslighet och annan säkerhetshotande verksamhet. Arbetet har genomförts i samråd med Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Tullverket, Försvarsmakten och Sjöfartsverket, vilka också ställer sig bakom de förslag som lämnas i rapporten.

Förslagen i rapporten har brett stöd vilket ses som positivt av Länsstyrelsen.

Rapporten har främst bedömts utifrån skyddsbehov och totalförsvarsfrågor.

Länsstyrelsen har tagit del av författningsförslagen men väljer att inte lämna några synpunkter på dessa.

Länsstyrelsens synpunkter i korthet

- Länsstyrelsen tillstyrker i stort rapportens förslag.
- Länsstyrelsen anser att det behöver säkerställas att Polismyndigheten har eller tillförs de resurser och verktyg som behövs för att utföra de uppgifter som föreslås i rapporten.
- Länsstyrelsen stödjer Polismyndighetens förslag att Transportstyrelsens arbete ska finansieras med skattemedel i stället för genom avgifter som belastar Polismyndigheten.
- Rapporten lämnar inga förslag till hur hotet från främmande makt som ges tillträde till hamnskyddsområden genom "legitim" sjöfart ska hanteras. Detta ämne finns inte heller omnämnt i underlaget och får anses vara en brist i rapporten.

Inträffade händelser i Västerbotten och Västernorrland under vintern 2024/2025 visar att sådan aktivitet förekommer i våra hamnar.

- Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt redovisat hur kompetensöverföring/kompetensförsörjning (resurser) ska säkras till uppgifterna, och hur det ska genomföras så att inget glapp uppstår.
I rapporten finns även oklarheter kring hanteringen av hamnskyddet centralt i förhållande till lokalpolisområdet som är den verksamhet som är utföraren på lokal nivå, och även den resurs som besitter lokalkännedom om anläggningen och platsen.
- Länsstyrelsen bedömer att den bedömda tidsåtgången i tabell 2 på sidan 69 är optimistisk gällande att utarbeta och genomföra hamnskyddsplaner.
- Indelningen i tabell 3 på sidan 72 kan uppfattas svårgenomtränglig.
- Om hamnskyddets arbete ska vara balanserat mot aktuell (och väntad) hotbild, och sedan tidigare kända händelser bör aktörernas representation även möta detta.

- Skyddsobjekt diskuteras kort i redovisningen. Kopplingen mellan skyddslagen och sjöfartsskydd/hamnskydd behöver stärkas och hanteras ytterligare.
- Utifrån hotbilden och förväntade framtida hot bör övervägas om hamnar som omfattas av förslaget även ska prövas som skyddsobjekt? Länsstyrelsen anser att frågan bör diskuteras vidare då det finns många likheter mellan lagstiftningarna och även utifrån våra hamnars betydelse för totalförsvaret och för vår försörjningsberedskap.

Nedan redogör Länsstyrelsen Västerbotten närmare för de synpunkter som finns på rapportens förslag och bedömningar. Detta följer rapportens disposition.

Författningsförslag

Länsstyrelsen Västerbotten har tagit del av författningsförslagen och har inga kommentarer till dessa.

Kap 1. Uppdrag och genomförande

I rapporten betonas att skyddssystemet ska gälla hela hamnområdet och inte bara själva hamnanläggningen. Det gäller även betydelsen av hamnskyddsplan och en hamnskyddsmyndighet. Kommissionen har påpekat brister kring arbetssättet som hittills använts och menar att det äventyrar skyddet av sjöfarten och hamnarna i EU.

Länsstyrelsen ser positivt på att detta åtgärdas och att organiserad brottslighet och annan säkerhetshotande verksamhet också omfattas.

Säkerhetsskyddslagen omnämns som en närliggande lagstiftning. Länsstyrelsen vill betona betydelsen av samspelet med denna lagstiftning, inte minst utifrån vårt säkerhetsläge och känd pågående kartläggning av svensk samhällsviktig infrastruktur från främmande makt. En intressant fråga i sammanhanget är "legitima" besök i svenska hamnar av fartyg från länder som aktivt bedriver inhämtning mot Sverige, där incidenter också har skett.

Länsstyrelsen stödjer rapportens förslag.

Kap 2 Det krävs förändring

Hur Sverige brister och hur det kan åtgärdas för att uppfylla direktivets krav: Här har Sverige inte lyckats i tillräcklig grad hittills, vilket inneburit kritik från Kommissionen och hot om böter.

- Det finns behov att bättre avgränsa hamnskyddsgränser.
- Att hamnskyddsutredning ska göras där det finns minst en hamnanläggning.
- Skyddsvärda områden utanför hamninnehavarens kontroll ska nu omfattas.

Detta innebär att hamnskyddsplanen enligt förslaget ska omfatta "hela" hamnen och inte bara de delar som befunnits inom fastighet eller kontroll.

Härigenom nås kraven som ställs av Kommissionen.
Länsstyrelsen Västerbotten stödjer förslaget.

Kap 3 Förbättrat genomförande av direktivet

Genomförandet av rapportens förslag innebär ett större statligt ansvar. Det innebär även ökad informationsdelning och samarbete.

Genom att fastställa hamnskyddsgränser täcks alla skyddsvärda områden som idag kan finnas utanför hamnanläggningen in i hamnskyddsområdet, vilket blir en förbättring. Det kan alltså vara ett område som är större än det område som kontrolleras av hamninnehavaren genom ägande eller avtal. Länsstyrelsen tycker att detta är bra.

Direktivets syfte uppnås då genom att området fastställs i hamnskyddsutredningen.

När hamnskyddsgränserna överensstämmer med hamnanläggningens gränser krävs fortfarande hamnskyddsutredning och hamnskyddschef. Hamnskyddsplan behövs ej då det täcks in av hamnens skyddsplan. Det bör förtydligas att samma regler om hamnskyddsutredning, hamnskyddsmyndighet och hamnskyddschef gäller även där.

På sidan 34 under hotbildsanalysen nämns ej men bör lyftas att det kan finnas behov av en beskrivning av DAF, dimensionerande

antagonistisk förmåga. Den tillhandahålls med stöd från Säkerhetspolisen.

I avsnittet konstateras att för att uppnå kraven som ställs i direktivet bör hamnutredningen göras av en offentlig aktör som ej har ekonomiska intressen i hamnen och som har tillräckliga verktyg för utförandet. Rapporten säger att det bör vara en statlig aktör och lämnar exempel på vilka aktörer som kan vara lämpliga. Kommun anges som en möjlig sådan aktör, Länsstyrelsen menar att det skulle vara olämpligt och anser att det måste göras av en statlig myndighet. Utredningen pekar ut Transportstyrelsen som mest lämplig vilket Länsstyrelsen stödjer. Det är dock viktigt att undvika intressekonflikt då Transportstyrelsen gör utredningen och även ska godkänna densamma. Här behöver avgränsningar ske för att undvika intressekonflikt.

Gällande hamnskyddsutredningen så ska hamninnehavaren, övriga verksamheter i hamnen, statliga myndigheter, region och kommun lämna information till tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen stödjer detta och förutsätter att det sker i dialog med berörda parter. Ur totalförsvarsperspektiv är det viktigt att samverkan sker i båda riktningar och att Länsstyrelsen m.fl. hålls informerade och att arbetet sker i samverkan.

Hamnskyddsplan. Arbetet med hamnskyddsplan behöver vara anpassat till hotbilden och genomföras i samverkan med de samverkande myndigheterna.

Länsstyrelsen tillstyrker att Polismyndigheten blir hamnskyddsmyndighet. Det är viktigt att Polismyndigheten ges rätt förutsättningar för arbetet.

Ansvar för åtgärder i hamnskyddsplan: Länsstyrelsen stödjer tanken att flera aktörer har ansvar för åtgärder, men det är viktigt att Polismyndigheten tillser att de berörda parterna genomför sin del av arbetet utifrån det ansvar aktörerna själva har för sin verksamhet.

Hamnskyddskommitté: Utifrån Länsstyrelsens regionala samordningsuppdrag och rollen som högsta civila totalförsvarsmyndighet på regional nivå är det viktigt att Länsstyrelsen får vara delaktig i arbetet för att nå bästa effekt. Utifrån totalförsvarsarbetet kan även Forsvarsmakten vara en viktig

aktör i arbetet. Totalförsvarsfrågorna berörs ej i avsnittet men bör vara dimensionerande.

Tillsynsavgift: Länsstyrelsen avstyrker förslaget att Polismyndigheten ska belastas med tillsynsavgifter från Transportstyrelsen.

I övrigt instämmer Länsstyrelsen i de slutsatser som lämnas i kapitel 3.

Kap 4 Konsekvensanalys

Länsstyrelsen ser en fara i om hamnskyddsutredningen ska göras centralt då avståndet ut till verksamheterna blir långt. Även inom Polismyndighetens arbete finns en risk att centralisering av arbetet gör avståndet långt mellan planering och utförande lokalt. Samordning behövs men lokal förankring är viktigt. När det gäller beräknad tidsåtgång för arbetet med hamnskyddsplaner och genomförande av desamma uppfattar Länsstyrelsen tidplanen som väl optimistisk.

Polismyndigheten bör inte belastas med tillsynsavgifter mot Transportstyrelsen utan detta bör i stället hanteras genom fördelning i budgetanslaget.

Arbete i hamnskyddskommitté bör ha grund i behoven som finns i totalförsvarsarbetet och inte enbart genom förslagen i denna rapport. Det innebär att deltagande i arbetet ska genomföras enligt scenario 3.

Länsstyrelsen saknar en tydlig beskrivning av kopplingen till hamnar som skyddsobjekt. Detta behöver tas med i det fortsatta arbetet.

Kap 5 Författningskommentar

I 3 kapitlet 9 § beskrivs sammansättningen för en hamnskyddskommitté. Länsstyrelsen föreslår att meningen "I en större hamn kan det dock finnas behov av att involvera fler aktörer såsom kommunen eller länsstyrelsen." ändras. Dels är det inte klart vad som menas med "större" respektive "mindre" hamn. Det bör inte vara storleken på hamn som avgör om kommun, Länsstyrelse med flera aktörer ska delta. I stället bör behovet få avgöra.

I övrigt lämnar Länsstyrelsen inga synpunkter på författningskommentarerna.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen har inga övriga synpunkter.

Beskrivning av ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har begärt yttrande från Länsstyrelsen Västerbotten på Remiss av Transportstyrelsens rapport "Ett ökat hamnskydd. Redovisning av regeringens uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet" (LI 2025/00726) med svar senast 2025-08-22.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Lars Lustig med Christer Forsberg som föredragande. I den slutliga handläggningen har också biträdande beredskapsdirektör Lina Andersson och länsjurist Per Lundström medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.