

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stenungsund den 21 augusti 2025

LI2025/00726 – Remissvar från PetroPort AB

Bakgrund

PetroPort är en av fem ISPS-hamnanläggningar i Stenungsund. Under 2025/26 bildar dessa fem hamnanläggningar en gemensam hamn, där PetroPort ansvarar för rollen som hamnskyddschef. Vi har därför nyligen lagt ned ett omfattande arbete på att tolka gällande krav för hamnskydd.

Efter den 11 september 2001 antogs den internationella skeppsskyddskoden (ISPS). I EU blev den bindande genom förordning (EG) nr 725/2004 om sjöfartsskydd. EU kompletterade därefter med direktiv 2005/65/EG om hamnskydd, vilket i vissa delar kan ses som en överreglering i förhållande till de internationella kraven.

Utmaningar idag

Vi instämmer i utredningens slutsats att tillämpningen av hamnskyddsdirektivet i Sverige inte har överensstämt med EU:s intentioner och tolkningar. För en enskild hamn/ett hamnskyddsorgan har det varit svårt att förena EU:s direktiv och vägledande dokument – som beskriver hamnskyddsmyndighetens roll – med de svenska föreskrifternas ersättande begrepp *hamnskyddsorgan* och med det mandat som följer av att vara enskild hamn.

En annan stor utmaning är definitionen av *hamnskyddsområde*, som enligt intentionen omfattar områden som hamnen inte äger eller råder över, men där hamnen ändå förväntas ha viss kontroll.

Generella synpunkter

Vi delar utredningens bedömning att statliga myndigheter behöver ta ett större ansvar för hamnskyddet för att uppfylla EU:s krav. Det är avgörande att de myndigheter som i en sådan ordning får ett utökat ansvar också tillförs medel och ges förutsättningar att säkra kompetens och resurser, så att uppdraget kan fullföljas rättssäkert och effektivt.

Transportstyrelsen föreslås som tillsynsmyndighet få i uppdrag att ta fram hamnskyddsutredningar på hamnnivå. Myndigheten har redan fått ett utökat uppdrag genom att överta ansvaret för hamnskyddsutredningar på hamnanläggningsnivå, som tidigare togs fram av hamnanläggningarna. Resurser behöver därför tillföras Transportstyrelsen, och hamnaktörernas lokalkännedom måste fortsatt tas till vara för att slutprodukterna ska bli ändamålsenliga och hålla hög kvalitet.

Polismyndigheten föreslås bli hamnskyddsmyndighet med ansvar för att ta fram hamnskyddsplaner. Det är ett logiskt val eftersom myndigheten är lokalt närvarande i hela landet, redan besitter säkerhetsskyddskompetens och har ett tydligt mandat att agera i skarpa lägen oberoende av markägare eller verksamhetsutövare. Vi ser inga bättre alternativ. Samtidigt behöver det säkerställas att både tillsynsmyndighet och hamnskyddsmyndighet har tillräckliga och kompetenta resurser för att axla ansvaret senast till 2027.

Hamnaktörsperspektiv

Hamnaktörerna blir beroende av att Transportstyrelsen och Polismyndigheten har kapacitet att leverera hamnskyddsutredningar och -planer av god kvalitet inom rimlig tid. Enligt förslaget ska en hamninnehavare kunna dömas till böter eller fängelse om verksamhet bedrivs i en hamn som saknar godkänd hamnskyddsplan. Hamninnehavaren råder inte längre över framtagandet av hamnskyddsplan och det blir orimligt och rättsosäkert att då kunna dömas till fängelse för att hamnskyddsplanen saknas.

Idag färdigställs hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan av hamninnehavaren för att sedan godkännas av tillsynsmyndigheten. I förslaget fördelas ansvaret på fler parter och fler involveras i färdigställandet – tillsynsmyndighet, hamnskyddsmyndighet, hamninnehavare och eventuellt två olika RSO:er – vilket kan fördyra processen. Det finns även en risk att hamnaktörer tilldelas ansvar för utökade åtgärder i hamnskyddsplanen utan att ha tillräcklig påverkan över planens utformning. Detta kan leda till betydande kostnadsökningar och därmed konkurrenssnackdelar för hamninnehavarna.

Vår verksamhet omfattar hantering av explosionsfarliga ämnen. Hamnanläggningarna inom hamnområdet är till stor del ATEX-klassade; det innebär att tändkällor såsom konventionella mobiltelefoner, icke EX-klassad elektrisk utrustning eller vapen inte får föras in. Vi efterfrågar därför ett förtydligande av vad kraven innebär i praktiken när hamnen ska hållas tillgänglig för tillsynsmyndigheten och hamnskyddsmyndigheten, och när

hamnskyddsmyndigheten ska kunna ge tillstånd att beträda delar av hamnen.

I dag finns särskilda instruktioner för hur Kustbevakningen och Polismyndigheten kan få tillträde till hamnanläggningen och medföra tjänstevapen. Dessa säkerhetsfrågor kan givetvis hanteras på ett säkert sätt, under förutsättning att hamnskyddsmyndigheten har nödvändig kompetens och lyhördhet. Frågan illustrerar samtidigt den komplexitet i hamnarnas verksamhet som måste kunna hanteras vid ett övertagande av rollen som hamnskyddsmyndighet.

Summering

PetroPort tillstyrker i huvudsak den föreslagna inriktningen och bedömer att förslaget ligger i linje med direktiv 2005/65/EG. Tillstyrkandet är dock villkorat av att:

- Berörda myndigheter tillförs ändamålsenliga resurser för uppgiften
- Hamnskyddsmyndighetens tillträde till hamnen inte äventyrar processsäkerheten i hamnanläggningarna
- Den ändrade arbetsfördelningen mellan hamninnehavare, tillsynsmyndighet och hamnskyddsmyndighet inte innebär en fördyring för hamninnehavarna
- Straffbestämmelserna justeras så att hamninnehavare inte åläggs straffansvar för omständigheter utanför deras rådighet

Med vänlig hälsning,

PetroPort AB

Karin Dahlqvist
VD