

9 § Hamnskydd

Föredrogs försvarsutskottets betänkande 2006/07:FöU2, Hamnskydd (prop. 2005/06:212).

Anf. 1 MICHAEL HAGBERG (s):

Herr talman! Vi har i dag att debattera betänkandet om svenskt hamnskydd som ett led i att höja säkerhet vid hamnarna i vårt land. Förslaget behandlas även i resten av EU-länderna så att vi kan få ett säkerhetssystem som är lika i alla EU-länder. Det är bra att vi kan få ett konkurrensneutralt hamnsäkerhetsarbete inom hela EU-familjen.

Sverige är ett stort land med väldigt många hamnar med olika storlek och bredd på verksamheten med godstransporter och persontransporter. Vi är helt beroende av att export och import fungerar på ett tillfredsställande sätt så att vi får ut våra produkter på världsmarknaden.

Det är därför bra att vi i riksdagen behandlar detta ärende snabbt och därmed inte riskerar att fartyg med produkter av olika slag inte kan angöra hamnar ute i världen på grund av att vi inte här i riksdagen antagit säkerhetsdirektiven.

Vi har som sagt många hamnar i landet med olika förutsättningar att verka. Därför är det viktigt att vi utvärderar verksamheten efter ett år för att kunna justera eventuella brister. Det är vissa hamnar som är oroliga för att de ska få ta ansvar för verksamheter som inte direkt är i hamnstyrelserna och hamnverksamheternas knä, utan att de också ska få ta ansvar för verksamheter som ligger i hamnområdet eller i dess närhet.

Därför skulle det vara roligt att höra vad majoritetens företrädare har att säga om just detta att vi vill utvärdera och eventuellt göra justeringar efter ett år. Det hoppas jag att vi kan få höra lite mer om här sedan. Jag yrkar också bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 2 ROLF GUNNARSSON (m):

Herr talman! Jag kan instämma i den ingress som Michael Hagberg gjorde när han berättade vad ärendet gäller. Sedan kan jag ifrågasätta det han sade om att det är viktigt att behandla det snabbt. Snabbt kanske inte är rätt ord när det gäller det här ärendet.

Det här ärendet har hamnat mellan två stolar, eller mellan två regeringar. Jag måste erkänna att jag inte är helt nöjd med det resultat vi har kommit fram till. Det vågar jag säga även om det står i protokollet sedan.

Det är trots allt ett enigt beslut vi fattat i försvarsutskottet, och det är bra. Men det som gör oss och mig oroliga är att det finns frågetecken. Mikael Hagberg är en av motionärerna som har ställt en hel del frågor i sin motion, och det finns ytterligare en enskild motion.

Mikael Hagberg ställde en fråga om vi ska följa upp detta. Han vet att det finns ett beslut i utskottet som vi också enades om att det efter cirka ett år ska ske en skyndsam uppföljning. Det är i varje fall något som tröstar i ett ärende som inte är fullt klart när vi lämnar det.

Det här är ett andra steg, ett steg som vi är helt överens om att vi måste ta för att vi inte ska få något slags B-hamnar eller smittade, om jag uttrycker mig så, hamnar här i Sverige. Det vore olyckligt inte bara för hamnarnas skull och för säkerheten i hamnarna utan för hela sjöfartsnäringen, för svensk industri och exportindustri i övrigt.

De båda motionärerna har som sagt en hel del bra och relevanta frågor i sina motioner, och det är dem som vi inte riktigt har löst när vi lägger fram förslaget. Vem som är majoritets- eller minoritetsföreträdare i det här ärendet kan vi ha en lång diskussion om. Jag tror nog att vi kan säga att det 50–50 i det här fallet. Jag tror att det är svårt att säga vem som är

majoritetsföreträdare. Jag kan gärna säga att vi ska göra en uppföljning efter ett år. Det är vi eniga om i utskottet, och jag tycker att det är bra att vi kunde vara eniga när vi lämnar ärendet.

Att försena det här ärendet och inte ta det så snabbt är något som man egentligen skulle önska. Det är ändå inte så snabbt när man ser på vad som har skett. Man har hållit på väldigt länge innan man har kommit till skott. Men det är ett nödvändigt ont. Det är att vara lite nödd och tvungen över det här ärendet. Vi måste ta det här före årsskiftet för att vi ska kunna förbereda det säkerhetsarbete som det här innebär. Jag är helt enig med Michael Hagberg om att det här ett nödvändigt beslut som vi måste fatta i dag. Det här är en följd av de terroristaktioner som skedde framför allt den 11 september och det arbete som sker på alla våra flygplatser. Man hoppas att det inte ska bli ännu hårdare kontroller än vad som nu föreslås.

Vi vet också, och vi får vara glada för det, att vi har varit skonade från terroristattacker inom sjöfarten. Men det finns, och det vet vi, det är ingen hemlighet, hotbilder när det gäller tankfartyg, containerfartyg och annan sjöfart.

Som sagt finns det frågor om hur hamnskyddsmyndigheten ska utses. Det är en fråga som tagits upp både i motioner och på annat sätt. Farhågorna om att hamnskyddsmyndigheterna skulle åläggas rent polisiära frågor är en fråga som vi lämnar ifrån oss, en fråga med utropstecken. Man menar att förslaget inte på ett tydligt sätt anger vem som är hamninnehavare. Det här är frågor som sammanslutningen Sveriges hamnar gått in på, och även de frågorna är relevanta.

Vi har enats om att det ska göras en uppföljning, och det tycker jag är bra. Behövs det några justeringar tycker jag att vi ska göra det. Jag tror att det viktigaste, och det finns ingen oenighet om det, är att vi får ett säkerhetssystem som fungerar. Sedan finns det administrativa problem i ärendet. Vem ska ansvara för vad? Men jag tycker att vi har kommit en bit på väg.

Som svar på Michael Hagbergs fråga kan jag säga att vi är eniga om hur vi ska följa upp det här ärendet. Även om vi lämnar ärendet halvfärdigt ifrån oss känner jag, och erkänner, att det har hamnat mellan två regeringar. Majoritet eller minoritet – det kan vi diskutera någon annan gång. Men jag tycker ändå att vi ändå kommit en bra bit på väg.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 3 STAFFAN DANIELSSON (c):

Herr talman! Som framgått står en enig Allians för Sverige bakom det här betänkandet om hamnskydd som vi nu diskuterar, och inte nog med det, enigheten omsluter en allians för hela det politiska Sverige eftersom inga reservationer finns. Det är en bra början på den här debatten.

Det handlar om en viktig fråga om hamnskydd som har bäring på den trista utvecklingen i dagens värld med terrorhot som en beklämmande och hemsk, fruktansvärd realitet.

Det bekymmer vi har haft, och här slutar enigheten, är att de som utpekats som ansvariga för hamnskyddet som hamnskyddsorgan, nämligen hamninnehavarna representerade av Sveriges hamnar, motsätter sig och vill ha ett annat beslut än det som vi nu ska fatta. Det här har ställt till bekymmer för oss både i trafikutskottet som har diskuterat frågan och i försvarsutskottet i beredningen av regeringens förslag. Det känns inte så bra att de som ska ta ansvaret inte är så sugna på att göra det.

Jag kan försäkra Sveriges hamnar om att jag och vi i Centerpartiet, vi i alliansen och i de övriga partierna verkligen tar deras remissvar och särskilda skrivelse på stort allvar. Som

framgått har deras synpunkter även påverkat det definitiva förslaget som riksdagen nu ska ta ställning till.

Det finns i Sverige ca 320 hamnanläggningar, varav 52 är allmänna hamnar som främst berörs av förslaget. Sveriges hamnars kritik är att hamnskyddsorganet, det vill säga hamninnehavaren, ska utöva tillsyn även över andra områden i hamnen utöver sitt eget. Man vill i stället att Sjöfartsverket bör vara hamnskyddsmyndighet, som till exempel i Finland, eller att varje hamninnehavare utses till hamnskyddsorgan för sina respektive anläggningar. Båda de här förslagen innebär, som vi ser det, en stor risk för ökad byråkrati och krångel. Det är något som vi i alliansen mycket ogärna vill medverka till. Vi arbetar tvärtom av all kraft för att minska byråkrati och krångel. Därför var den tidigare regeringens pragmatiska linje att den som har det avgörande inflytandet över hamnens drift bör utses till hamnskyddsorgan. Sverige har ingen motsvarande myndighetsstruktur som finns i andra länder på olika nivåer, och EU-direktivet kräver att det utses endast en hamnmyndighet i varje hamn. Sveriges hamnars ena förslag är därför ogenomförbart och skulle kanske inte heller vara så effektivt och rationellt.

Jag har en stark tilltro till att Sveriges kompetenta hamnar kommer att klara den här nya uppgiften bra, men även jag vill betona de skrivningar som utskottet har tillfört regeringens förslag, nämligen att den nya ordningen ska tillämpas i ett inledande skede och att en utvärdering av både direktivets effekter och den lösning som Sverige nu väljer. Utvärderingen ska göras efter ett år och skyndsamt återrapporteras till riksdagen.

Jag vill sluta med att uttrycka en förhoppning om att när vi står här någon gång 2008 och diskuterar hur det har gått med det nya hamnskyddet är vi och även Sveriges hamnar glada och positiva. Det har fungerat över förväntan. Skulle så inte vara fallet får vi självfallet se till att det blir erforderliga justeringar.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 4 ELSE-MARIE LINDGREN (kd):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Riksdagen har tidigare behandlat frågor rörande sjöfartsskydd, och turen är nu kommen till skyddet för våra hamnar. Sverige har genom historien varit mycket, eller till och med extremt, beroende av handel och sjöfart. Så kommer det givetvis att vara i fortsättningen också. I dessa globaliserade tider av allt intensivare ekonomiskt, politiskt, tekniskt, kulturellt och annat utbyte måste vi fråga oss vad vi kan göra för att dels stimulera och underlätta en vital svensk handel med andra länder, dels skydda flödet av varor och människor från och till Sverige.

Handelspolitiken är givetvis kärnan och utgångspunkten, men vi måste också kraftsamla kring att utveckla och stärka de fysiska instrument vi har till vårt förfogande, till exempel våra hamnar som vi debatterar här i dag.

Vi svenskar glömmer ibland bort att Sverige är ett sjöfartsland av rang. Näst intill all svensk utrikeshandel transporteras på köl. Så ser det visserligen ut för många andra länder också och på många håll i världen. Jordan täcks ju trots allt till största delen av vatten.

Längs med Sveriges kust finns ett stort antal hamnar. Totalt är det 52 som berörs av förslaget i detta betänkande. Våra hamnar är platser med intensiv verksamhet, platser där det kan uppstå problem med konsekvenser för resten av landet, platser där det finns möjligheter att avsiktligt orsaka omfattande skada.

Därför anser vi kristdemokrater att det borde göras en sårbarhetsanalys för varje hamn liknande den som kommunerna åläggs att göra, med uppföljning och utvärdering.

Liksom många andra säkerhetsrelaterade frågor lyftes hamnskyddet högt upp på den säkerhetspolitiska dagordningen först efter terrordådet i USA den 11 september 2001. Svenska och andra länders hamnskydd ska givetvis kunna hantera otaliga andra problem än potentiella terrordåd. Men det är just potentiella terrorattacker som till stor del blivit vägvisande i arbetet för säkrare hamnar.

Det förslag som regeringen presenterar i sin proposition är, som försvarsutskottet konstaterar i sitt betänkande, ett försök att förebygga ett elfte september i sjöfarten. För givetvis är alla offentliga mötesplatser och kommunikationsmedel generellt sett potentiella mål för terroristattacker.

Herr talman! Kristdemokraterna ser mycket positivt på regeringens beskrivna ambitioner att skapa ett gott skydd för svenska hamnar, att upprätta en skyddsplan för varje hamn och att frågan om var gränsen går för det hamnområde som ska omfattas av skyddsplanen utvecklas så att vi får en avgränsning och en definiering. Regelverket behöver utvecklas och utvärderas. Frågan lär därmed återkomma till riksdagen inom ett år, som vi skriver i betänkandet. Det viktigaste nu är att vi skyndsamt inför det nya direktivet för att undvika skada på den svenska exportnäringen.

Anf. 5 GUNILLA WAHLÉN (v):

Herr talman! Vänsterpartiet anser, liksom övriga partier i kammaren, att det kan vara rimligt att införa regler om ökat hamnskydd och att det ska finnas en beredskap för att säkra hamnområdena för olika typer intrång, kriminalitet och hot. I detta fall, liksom i många andra, gör man detta som en följd av ökad terrorism och på grund av regler som tillkommit på USA:s och EU:s initiativ.

Vänsterpartiet håller med om de frågeställningar som övriga partier i utskottet har och har en viss betänksamhet i betänkandet, som har framkommit här i kammaren. Jag vill särskilt betona att det är viktigt att säkerställa människors rätt till integritet. Och en avvägning mellan integritet och säkerhet kan vara svår att göra, särskilt i områden där civila av tradition vistas. Det blir polis och tjänstemän vid Kustbevakningen som ska få genomföra undersökningarna och identitetskontrollerna. Undersökningen av gods ska ske i samråd med Tullverket.

Herr talman! Utskottet trycker särskilt på att direktivets effekter, liksom konsekvensen av den svenska organisatoriska lösningen för att genomföra direktivet, utvärderas. Utvärderingen bör göras så snart det är rimligt. Vänsterpartiet menar, liksom utskottet, att det bör ske efter ett år och att utvärderingen ska tillställas riksdagen så snart som möjligt.

Vi i Vänsterpartiet kommer noga att följa frågan och är beredda att göra förändringar av direktivet eller tolkningar av det om det anses nödvändigt.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

FöU2 Hamnskydd
Kammaren biföll utskottets förslag.