

Datum
2012-08-08Dnr/Beteckning
TSS 2012-1300Ert datum
2012-05-09Er beteckning
N201/6262/TENäringsdepartementet
Transportenheten
103 33 Stockholm

Promemoria Ds 2012:15 Ny lag om bevakning ombord på svenska fartyg

Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer förslaget till ny lag om bevakning ombord på svenska fartyg. Transportstyrelsen tillstyrker att Rikspolisstyrelsen utses till tillstånds- och tillsynsmyndighet.

Transportstyrelsen föreslår att det bör införas en möjlighet att överlåta till erkända organisationer att lämna tillsynsmyndigheten biträde vid tillsynen enligt lagen. Transportstyrelsen föreslår vidare att det bör införas en möjlighet att ta ut en avgift för tillsynen enligt lagen.

Transportstyrelsen föreslår att vissa förtydliganden görs i fråga om tillämpningsområdet, förutsättningarna för att bevilja tillstånd, förvaringen av skjutvapen ombord samt rapporteringen av incidenter.

Transportstyrelsens synpunkter

5.3 Tillämpningsområdet

Transportstyrelsen anser att passagerarnas och besättningens säkerhet har högsta prioritet, vilket också bör komma till uttryck i lagen. Utredningen föreslår att lagen ska tillämpas på bevakning ombord i syfte att skydda ”fartyget, besättningen, passagerarna och lasten”. Uppräkningen kan, oavsett om det är avsikten eller inte, uppfattas som att den även är en prioritering av skyddsobjekten. Transportstyrelsen föreslår därför att ordalydelsen i paragrafen bör vara att den tillämpas på bevakning i syfte att skydda ”passagerarna, besättningen, fartyget och lasten”.

Transportstyrelsen anser att lagens begränsning till fartyg som omfattas av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, den så kallade ISPS-koden, bör ändras så att

begränsningen görs till fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. ISPS-koden har införlivats i europeisk och svensk rätt genom EU-förordningen.

6.2 Förutsättningar för tillstånd

Transportstyrelsen anser att det i fråga om bedömningen av antalet vakter och gruppens sammansättning är viktigt att även fartygets storlek och certifikat samt tillgången till livräddningsutrustning och bostad för bevakningspersonalen tas med i bedömningen. Vidare är det viktigt med en teamledare, medicinsk extrautrustning för skottskador, bevisinsamlingsföremål såsom kameror etc., jmf MSC.1/Circ.1443

Det är visserligen inte en fråga som i första hand rör skydd mot attacker från sjörövare men Transportstyrelsen anser att konsekvenserna av att utredningen inte berör frågan om bevakningspersonalens ställning blir problematiska. Enligt Transportstyrelsens bedömning torde bevakningspersonalen vara att betrakta som sjömän enligt 3 § sjömanslagen (1973:282). Det innebär att de krav som ställs enligt den lagen ska uppfyllas. Även reglerna i mönstringslagen (1983:929) blir tillämpliga. Redare och befälhavare ska då se till att sjömännen uppfyller vissa krav samt rapportera tjänstgöringen till sjömansregistret. Detta kan innebära problem för rederierna då den personal som mönstras måste kunna uppvisa svenskt läkarintyg samt ha antingen ett svenskt personnummer eller ett samordningsnummer. Vidare ska reglerna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän tillämpas. När sjöarbetskonventionen (MLC) träder i kraft, vilket beräknas ske under 2013, kommer ytterligare krav att ställas i fråga om bl.a. anställningsavtal, socialförsäkring, löner och dess utbetalning samt rekryteringen av sjömän. Om det är regeringens mening att nu nämnda befintliga och kommande regler inte ska tillämpas beträffande bevakningspersonalen måste det utredas om det är möjligt att införa undantagsregler för dessa.

Transportstyrelsen delar inte utredningens förslag att rapportering av incidenter ska regleras som ett villkor i tillståndet att anlita bevakningsföretag. Det är av stor vikt att ansvariga myndigheter får information om incidenter även när dödsfall eller skador inte inträffar och därför bör enligt Transportstyrelsens mening skyldigheten att rapportera incidenter skrivas in i lagen, snarare än att regleras i ett tillstånd.

6.3 Innehav av skjutvapen ombord

Transportstyrelsen anser att det vid bedömningen av om ett tillstånd ska förenas med villkor om att bevakningspersonalen får inneha skjutvapen och ammunition måste beaktas hur fartyget är konstruerat och vilken last det

fraktar. Det bör finnas en möjlighet att begränsa innehav och vapen användning i de fall lastens typ, exempelvis gas eller andra brandfarliga varor, kan äventyra säkerheten pga. explosionsrisk.

6.4 Anteckning i skeppsdagboken

Det kan enligt Transportstyrelsens bedömning vara svårt att, såsom utredningen anför, ur skeppsdagboken alltid kunna utläsa vem som innehaft vilket vapen ombord. Bevakningspersonalen kan, vid vaktbyten eller vid en uppkommen risksituation, av något skäl byta vapen med varandra. Det vore orimligt att kräva att de vid varje sådant tillfälle skulle meddela den som ansvarar för skeppsdagboken att ett sådant byte skett.

6.5 Tillståndsmyndighet

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att fokus i hög utsträckning kommer att ligga på säkerhetspersonalens möjligheter till beväpning och hur vapen och ammunition ska förvaras ombord samt hur bevakningspersonalen ska agera vid en eventuell attack. Transportstyrelsen instämmer i bedömningen att Transportstyrelsen saknar kompetens för att bedöma dessa frågor och att det därmed inte är lämpligt att Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet.

Transportstyrelsen stödjer, på de grunder utredningen anför, förslaget att tillståndsgivningen ska ske i samråd med Transportstyrelsen.

7.1 Tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det framstår som lämpligt att tillståndsmyndigheten även utövar tillsyn och att det bör vara Rikspolisstyrelsen som utför tillsynen. Transportstyrelsen har inget att invända mot att på tillsynsmyndighetens begäran biträda vid tillsyn.

Transportstyrelsen anser att det bör införas en möjlighet att överlåta till en erkänd organisation, dvs. en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, att lämna tillsynsmyndigheten biträde vid tillsynen enligt lagen. Transportstyrelsen har med stöd av 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) slutit avtal med klassificeringssällskap om genomförande av besiktningar för utfärdande och förnyande av certifikat, se Transportstyrelsens tillkännagivande (TSFS 2012:23) om att avtal om viss flaggstatstillsyn slutits med erkända organisationer. Tillsynen av de fartyg som ska omfattas av den nya lagen kan komma att utföras av en sådan organisation. Det skulle innebära mycket extra arbete och orimligt stora kostnader om det endast var Transportstyrelsens fartygsinspektörer som kunde lämna Rikspolisstyrelsen

biträde vid tillsyn i form av till exempel kontroll av att föreskrivna säkerhetsskåp finns ombord.

Transportstyrelsen anser att det bör införas en möjlighet att ta ut en avgift från rederiet även för tillsynen enligt lagen. Transportstyrelsens tillsynsverksamhet är avgiftsfinansierad (7 kap. 6 § 4 fartygssäkerhetslagen och 6 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen) och kommer från och med årsskiftet 2013 att vara baserad på dels en fast årsavgift, dels en löpande avgift som betalas för varje påbörjad 30-minutersperiod. Vid tillsynsförrättning utomlands ska även faktiskt reskostnad och viss restid debiteras. Det vore enligt Transportstyrelsens mening komplicerat och tidskrävande att beräkna tidsåtgången, och resekostnader vid förrättning utomlands, för den del av en tillsynsförrättning som är att hänföra till biträde åt Rikspolisstyrelsen, dra av det från den avgift som rederiet ska betala till Transportstyrelsen och därefter eventuellt debitera Rikspolisstyrelsen för fartygsinspektörens arbete.

9 Sekretess

Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning att formuleringen av 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, innebär en begränsning av sekretessen till uppgifter som omfattas av fartygets skyddsplan. Även andra uppgifter som rör säkerhets- eller bevakningsåtgärd men som inte finns med i skyddsplanen torde kunna sekretessbeläggas med stöd av 18 kap. 8 § 5 OSL.

Detta ärende har beslutats av tjänsteförrättande generaldirektören Zilla Jonsson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf sjöfartsdirektören Erik Eklund, chefen för sjöpersonalsektionen Bo Bergström, tillsynsamordnaren Dan Sarenius, internationella samordnaren Niklas Da Silva och juristen Mari Karlsson, den senare föredragande.

Zilla Jonsson
Tjänsteförrättande generaldirektör