

Remissvar - Säkerhetsprövningar - nya regler (SOU 2024:88)

Swedavia instämmer i stort med utredningens förslag om nya regler gällande säkerhetsprövningar, främst de delar som redovisas i utredningens kapitel 7. Förslaget skapar en större tydlighet i de krav som ställs på en säkerhetsprövning och underlättar enligt vår uppfattning verksamhetsutövarnas genomförande, samt bedömningen i varje enskilt ärende.

Synpunkter på förslag i utredningens kapitel 8 (3 kap 4§ tredje stycket och 3 kap 4b§)

Swedavia delar däremot inte utredningens uppfattning att det är Transportstyrelsen som ska göra den samlade bedömningen i säkerhetsprövningar inom området luftfartsskydd relaterat till verksamhet på en flygplats. Vi redogör nedan för vårt ställningstagande.

En samlad bedömning av en säkerhetsprövning är viktig och den bör göras av den verksamhet som beslutar om anställningen (huvudregeln), i syfte att väga in alla relevanta omständigheter. Den övervägande delen i en säkerhetsprövning är det som görs under grundutredningen, det vill säga referenstagning, bakgrundskontroll, säkerhetsintervju och granskning av relevanta dokument. Under grundutredningen skapas också den personkännedom som är en viktig komponent i den samlade bedömningen för att kunna göra en individuell bedömning av den säkerhetsprövningen gäller. Vi menar att en god personkännedom inte går att få genom att läsa in sig på ett skrivet underlag som någon annan tagit fram. En mindre administrativ del, men viktig, är den registerkontroll som genomförs av Säkerhetspolisen, och som i de flesta fall inte utmynnar i något utfall. Den samlade bedömningen görs då i de allra flesta fall på de uppgifter som är framkommit under den grundutredning som gjorts av verksamhetsutövaren (Swedavia) och inga ytterligare uppgifter tillförs från myndigheten. Vi menar att ett förfarande där en utomstående part, i detta fall Transportstyrelsen, ska göra den samlade bedömningen på enbart skrivet material utan att ha haft en fysisk relation med den det gäller, går emot vikten av att ha träffat den som ska bedömas och därigenom skapat förutsättningar för en god personkännedom av den beslutet gäller. Detta kan inte anses vara till fördel för varken den säkerhetsprövade eller verksamhetsutövaren.

Utöver det som framlagts ovan så menar vi också att det föreslagna förfarandet kommer att skapa en kraftigt utökad administrativ börda, samt en omfattande korrespondens av i många fall känsliga personuppgifter. Detta genererar utökade resursbehov, precis som utredningen konstaterar i sin konsekvensanalys, vilket tillsammans med korrespondensen av grundutredningar även ger ökade kostnader både för Transportstyrelsen och verksamhetsutövarna. Läger man dessutom till förslaget att det är Transportstyrelsen som ska göra den samlade bedömningen för alla underleverantörer med säkerhetsskyddsavtal, ökar den administrativa belastningen ytterligare. Förslaget ökar med största sannolikhet handläggningstiderna hos Transportstyrelsen när handläggare där ska läsa in sig på materialet i varje enskild säkerhetsprövning, och i förekommande fall ha en dialog med den verksamhetsutövare som genomfört grundutredningen. Detta leder till en ökad risk för att Swedavia, och andra aktörer inom flygsektorn, tappar kandidater i rekryteringsprocessen, då de tar andra uppdrag på grund av lång väntan.

Swedavia håller med utredningen om att en samlad bedömning ska göras av en part, men att vi med hänvisning till ovan redovisade synpunkter förordar att utredningen överväger att huvudregeln även bör gälla för de verksamhetsutövare som ligger under Transportstyrelsen, och att undantaget från huvudregeln för Transportstyrelsen relaterat till flygplatser tas bort. Det är enligt Swedavias bedömning rimligt att ansvaret för den sammanlagda bedömningen för säkerhetsprovningar inom sektorn flyg läggs på verksamhetsutövaren precis som huvudregeln i Säkerhetsskyddslagen säger, och som gäller för i princip alla andra verksamhetsutövare vilka genomför säkerhetsprovningar. Vi anser att en sådan förändring stärker den säkerhetsprovades rätt till en rättvis bedömning som inte enbart grundas på ett sammanställt och inläst underlag av någon som inte träffat den säkerhetsprovade och därigenom själv skapat sig den goda personkänedom som är viktigt i den samlade bedömningen.

Utredningen föreslår att det även är Transportstyrelsen som ska göra den samlade bedömningen vid säkerhetsprovning enligt ett säkerhetsskyddsavtal. Utöver det Swedavia framfört ovan anser vi att det bör vara möjligt att det är aktören, som är motpart i säkerhetsskyddsavtalet med verksamhetsutövaren, ska kunna göra den samlade bedömningen av säkerhetsprovningen. Säkerhetsskyddsavtalet skrivs för att säkerställa att säkerhetsskyddet av extern aktör ska upprätthållas på minst samma nivå som om verksamhetsutövaren utförde det i egen regi. Det som omfattas av ett säkerhetsskyddsavtal kan vara än mer komplext än vad en säkerhetsprovning är att genomföra. Kvaliteten i säkerhetsskyddet upprätthålls genom regelbundna revisioner genomförda av verksamhetsutövaren. Swedavia anser att dessa revisioner ska säkerställa att såväl verksamhet som genomförda säkerhetsprovningar uppfyller de krav som säkerhetsskyddsavtal och lagstiftningen anger.

Utredningens kapitel 10, möjligheten att överklaga ett säkerhetsprovningsbeslut

När det gäller frågan om att kunna överklaga ett säkerhetsprovningsbeslut så är Swedavia inte främmande för att den möjligheten införs, men anser att det i utredningen inte i tillräcklig utsträckning analyserats eller i övrigt redogjorts för vilka konsekvenser en möjlighet att överklaga ett säkerhetsprovningsbeslut kan få. Vi ser inte att det är tillräckligt klarlagt hur en överprovning skulle kunna påverka arbetsrättsliga processer, som exempelvis arbetsrättsliga tvister med grund i ett överklagat säkerhetsprovningsbeslut.

Därför välkomnar Swedavia tillsättande av en ny utredning som tittar på förutsättningen för en sådan ordning.

Förslag till vidare utredning

Swedavia skulle välkomna en allmän förändring i hantering av säkerhetsprovningar med tillhörande registerkontroller i Sverige. Många lagar och regelverk pekar allt oftare mot att bakgrundskontrollera, säkerhetspröva och det förväntas att allt fler personer placeras i säkerhetsklass. Resultatet idag är att många personer har mängder av säkerhetsprovningar och registerkontroller kopplat till olika befattningar och/eller uppdrag i olika säkerhetsskyddsavtal. Det är inte ovanligt att konsultfirmor har personer med ett 20-tal aktiva registerkontroller. Även om ett system som NATO's Security Clearance har sina brister, anser Swedavia att dagens hantering innebär en mycket hög administrativ börda för många aktörer utan att säkerhetsskyddet förbättras.

Med vänlig hälsning
Mats Rosander
Säkerhetsdirektör
Swedavia AB