

# Lagrådsremiss

## Bevakning ombord på svenska fartyg

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 13 december 2012

*Catharina Elmsäter-Svärd*

*Lennart Renbjär*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om bevakning ombord på svenska fartyg. Syftet med lagen är att möjliggöra bevakning för att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen föreslås endast gälla i fråga om fartyg som omfattas av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och som befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Det är redaren som kan få tillstånd för bevakning ombord på fartyget enligt den nya lagen. Tillståndet för bevakning får förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Förslaget har utformats i linje med rekommendationerna på området från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2013.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Förslag till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	8
4	Bakgrund .....	8
5	Sjöröveri .....	9
5.1	Ett allvarligt hot mot sjöfarten .....	9
5.2	Internationella åtgärder mot sjöröveri .....	10
5.3	Nationella åtgärder mot sjöröveri .....	13
6	Tillämpligheten av svensk lag .....	17
6.1	Allmänt om jurisdiktion .....	17
6.2	Särskilt om jurisdiktion över fartyg .....	18
6.3	Tillämpligheten av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen utanför svenskt territorium .....	21
7	Lagstiftningsbehovet .....	24
7.1	Behov av beväpnad säkerhetspersonal? .....	24
7.2	Bör en särskild lag införas? .....	28
7.3	Tillämpningsområdet .....	32
8	Tillstånd .....	35
8.1	Tillståndskrav .....	35
8.2	Förutsättningar för tillstånd till bevakning .....	37
8.3	Innehav av skjutvapen ombord .....	43
8.4	Anteckning i skeppsdagboken .....	47
8.5	Tillståndsmyndighet .....	48
8.6	Övriga frågor rörande tillstånd .....	50
9	Tillsyn .....	52
9.1	Tillsynsmyndighet .....	52
9.2	Föreläggande och återkallelse .....	55
10	Straffansvar .....	56
10.1	Brott mot kravet på tillstånd .....	56
10.2	Lämnande av osann uppgift .....	57
10.3	Brott rörande innehav av vapen .....	57
10.4	Brott rörande förvaring av vapen .....	59
10.5	Underlåtenhet att anteckna i skeppsdagboken .....	60
11	Sekretess .....	62
11.1	Allmänt .....	62
11.2	Säkerhets- eller bevakningsåtgärder .....	62
11.3	Affärs- eller driftförhållanden .....	63
11.4	Behov av att sekretessbelägga andra uppgifter? .....	64
12	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	65
13	Konsekvenser .....	65
13.1	Ekonomiska konsekvenser .....	65
13.2	Övrigt .....	67

14	Författningskommentar .....	68
Bilaga 1	Promemorians lagförslag .....	78
Bilaga 2	IMO-cirkulär nr 1405/Rev. 2 .....	81
Bilaga 3	IMO-cirkulär nr 1406/Rev. 2 .....	91
Bilaga 4	IMO-cirkulär nr 1408/Rev.1 .....	95
Bilaga 5	IMO-cirkulär nr 1443.....	99
Bilaga 6	Översättning av bilaga 2 .....	111
Bilaga 7	Översättning av bilaga 3 .....	122
Bilaga 8	Översättning av bilaga 4 .....	126
Bilaga 9	Översättning av bilaga 5 .....	131
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanserna.....	144

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg.

## 2 Förslag till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

### Tillämpningsområde

**1 §** Denna lag gäller för bevakning ombord på svenskt fartyg i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen gäller i fråga om fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar<sup>1</sup> och som befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I fråga om bevakning och innehav av skjutvapen och ammunition som kräver tillstånd enligt denna lag, tillämpas inte lagen (1974:191) om bevakningsföretag eller vapenlagen (1996:67).

Med skjutvapen och ammunition avses i denna lag detsamma som i 1 kap. 2 och 5 §§ vapenlagen.

### Tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning

**2 §** Tillstånd krävs för att en redare ska få anlita säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag. Ansökan om tillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten).

**3 §** Tillstånd får beviljas endast om det kan antas att bevakningen

1. kommer att bedrivas på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt, och
2. i övrigt kommer att uppfylla de krav som ställs på bevakning av det aktuella slaget.

Vid prövning enligt första stycket ska det särskilt beaktas att organisationen och planläggningen av bevakningen har utformats på ett lämpligt sätt.

Ett tillstånd ska förenas med villkor i fråga om utförandet av bevakningen, rapportering av incidenter samt säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget. Tillståndet får också förenas med villkor i sådana frågor som anges i första stycket 1 och andra stycket.

**4 §** Tillståndet ska avse anlitan av säkerhetspersonal för bevakning ombord på ett visst fartyg samt vara begränsat till en viss resa eller viss tid. Giltighetstiden för ett tillstånd får vara högst två år.

**5 §** Ett tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning får förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Tillståndet får förenas med en sådan rätt endast om

<sup>1</sup> EUT L 129, 29.4.2004, s. 6 (Celex 32004R0725).

1. det finns en risk för att fartyget kan utsättas för angrepp av utomstående personer,

2. skjutvapnen och ammunitionen är avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstår som lämpliga för ändamålet, och

3. säkerhetspersonalen har ändamålsenlig utbildning och även i övrigt är lämpad att inneha skjutvapnen och ammunitionen.

Om tillståndet innefattar en rätt att inneha skjutvapen och ammunition ska det förenas med villkor om att de ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor om sådan förvaring.

**6 §** Befälhavare som enligt bestämmelserna i denna lag tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera de skjutvapen som tas ombord antecknas i den skeppsdagbok som avses i 18 kap. sjölagen (2004:1009). Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas.

### **Tillsyn**

**7 §** Tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att denna lag, de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och de beslut som har meddelats med stöd av lagen följs. Andra myndigheter ska på begäran biträda tillståndsmyndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

Vid tillsynen ska tillståndsmyndigheten särskilt kontrollera att de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ är uppfyllda.

**8 §** En redare ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Tillståndsmyndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen.

En redare ska före mars månads utgång varje år lämna en redogörelse till tillståndsmyndigheten avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år.

**9 §** Underlåter en redare att enligt 8 § lämna upplysningar, låta tillståndsmyndigheten ta del av handlingar eller lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga redaren att göra det. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

**10 §** Tillståndsmyndigheten får förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

## **Återkallelse av tillstånd**

**11 §** Tillståndsmyndigheten får besluta att återkalla ett tillstånd om de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ inte längre är uppfyllda eller om det i övrigt finns särskild anledning till återkallelse.

Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

## **Straffbestämmelser**

**12 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan tillstånd anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag eller lämnar osann uppgift i fall som avses i 8 §.

**13 §** Till fängelse i högst ett år döms den som i samband med bevakning som omfattas av denna lag uppsåtligen innehar skjutvapen eller ammunition ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd.

Om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

**14 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som i fråga om förvaring av skjutvapen eller ammunition uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av denna lag.

**15 §** Till böter döms en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att de uppgifter som anges i 6 § antecknas i skeppsdagboken. Detsamma ska gälla den som lämnar osann uppgift i skeppsdagboken.

## **Överklagande**

**16 §** Tillståndsmyndighetens beslut i ärenden om tillstånd enligt 2–5 §§, om föreläggande vid vite enligt 9 och 10 §§ och om återkallelse av tillstånd enligt 11 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **Bemyndigande och avgifter**

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för och tillsyn över bevakningen.

**18 §** För prövning av en ansökan om tillstånd och tillsyn får en avgift tas ut av tillståndsmyndigheten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2013.

### 3 Ärendet och dess beredning

Näringsdepartementet gav den 2 november 2011 docenten Johan Schelin i uppdrag att närmare analysera de rättsliga förutsättningarna för att öka möjligheterna till egenskydd i form av beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska handelsfartyg. I uppdraget ingick också att överväga nödvändiga författningsändringar för att införa en sådan möjlighet. Analysen och övervägandena skulle göras i ljuset av gällande folkrättsliga bestämmelser samt tillämpningen av utländsk rätt på området. Hänsyn skulle också tas till de åtgärder som har vidtagits internationellt av såväl mellanstatliga organisationer som andra stater. Till arbetet knöts även en referensgrupp bestående av företrädare för Justitiedepartementet, Utrikesdepartementet, Näringsdepartementet, Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen samt olika delar av sjöfartsnäringen. Uppdraget redovisades i form av en departementspromemoria i början av maj 2012. Därefter remitterades promemorian, Bevakning ombord på svenska fartyg (Ds 2012:15). Promemorian innehåller ett förslag till en ny lag om bevakning ombord på svenska fartyg. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (Dnr N/2012/3117/TE).

### 4 Bakgrund

Från att ha utgjort ett relativt begränsat problem har sjöröveriet ökat under det senaste decenniet. I början av 2000-talet kom handels- och fiskefartyg utanför Somalias kust och i Adenviken att allt oftare attackeras av pirater med baser längs den somaliska kusten. Trots att militära operationer inletts för att skydda sjöfarten i området har omfattningen av piratverksamheten fortsatt att öka. Situationen är särskilt allvarlig eftersom Adenviken och vattnen utanför Somalias kust utgör ett av de mest trafikerade områdena i världen. Årligen passerar cirka 17 500 fartyg Röda havet och Adenviken antingen för in- eller utpassering genom Suezkanalen. Tendensen är också att piraterna opererar över allt större områden och att attackerna blivit alltmer brutala till sin karaktär.

Den allmänna svenska inställningen har hittills varit att de handelsfartyg som trafikerar området inte bör söka skydda sig genom att använda vapen eftersom detta skulle kunna leda till en upptrappning av våldet. Fartygen bör i stället förlita sig på det skydd de kan få från de marina styrkor som stationerats i området samt följa sjöfartsnäringens egna riktlinjer rörande egenskydd (Best Management Practices, BMP), exempelvis genom att hålla hög fart, försvåra antrande av fartygen och inte gå för nära den somaliska kusten.

Den ökade omfattningen och brutaliseringen av piratverksamheten har emellertid föranlett en diskussion om behovet av bättre möjligheter för svenska handelsfartyg att skydda sig själva mot attacker, bland annat



genom att beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag kan medföras ombord. Diskussionen har också underblåsts av att det ifrågasatts om det skydd de befintliga marina styrkorna i området kan bidra med är tillräckligt. Vidare har andra länder vidtagit åtgärder för att öka rederiernas möjligheter att själva skydda sina fartyg. Exempelvis har användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på handelsfartyg redan tillåtits i våra nordiska grannländer Danmark och Norge.

Även inom den svenska rederinäringen finns ett intresse av att få ökade möjligheter till egenskydd i form av beväpnad säkerhetspersonal. En användning av sådan personal ombord på svenska handelsfartyg är emellertid inte oproblematiske utan väcker en rad frågeställningar av juridisk karaktär, det gäller särskilt som både bevakning samt innehav av vapen är frågor som av naturliga skäl omgärdas av starka restriktioner i samhället. I Sverige har staten ett våldsmonopol samtidigt som en grundläggande målsättning med vapenlagstiftningen är att begränsa tillgången på vapen i samhället. De aktuella frågorna kompliceras också av att fartygen rör sig såväl på internationellt vatten som på olika kuststaters territorialhav och inre vatten. Användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska handelsfartyg är därmed ett problem som inte endast rör tillämpningen av svensk nationell rätt utan även tillämpningen av folkrättsliga bestämmelser och andra staters nationella rätt.

## 5 Sjöroveri

### 5.1 Ett allvarligt hot mot sjöfarten

I modern tid har sjöroveri förekommit i Sydkinesiska sjön, den indonesiska övärlden, Malackasundet, Västafrika, Karibien och Somalia. Från att länge ha utgjort ett relativt begränsat problem har sjöroveriet ökat under det senaste decenniet. Det beror framförallt på ett ökat antal attacker mot handelsfartyg utanför Somalias kust och i Adenviken. Piraterna, som utgår från baser längs den somaliska kusten, kapar fartygen och begär sedan höga lösensummor för att släppa dessa. De är tungt beväpnade med bland annat automatvapen och raketgevär. Inte sällan förekommer hot om att döda eller skada besättningarna ombord. Enbart under första kvartalet år 2012 utsattes 87 fartyg för piratattacker i världen enligt statistik från Internationella handelskammaren (ICC). Av dessa fartyg kapades nio stycken. Somaliska pirater svarade för 36 attacker och sju kapningar. För närvarande hålls 6 fartyg och 156 besättningsmedlemmar som gisslan av somaliska pirater i väntan på att lösen ska betalas för dessa. Förhållandena för gisslan är ofta mycket svåra. Brutaliteten hos attackerna har också med tiden ökat samtidigt som piraternas aktionsområde blivit allt större. I dag kan de somaliska piraterna i princip operera över hela Indiska oceanen. Det finns även en tendens att de begärda lösensummorna ökar i storlek. Svenska handelsfartyg har än så länge undgått att bli kapade. Däremot har ett antal svenska fartyg utsatts för attacker.

Situationen utanför Somalias kust har gradvis utvecklats till ett allvarligt hot mot sjöfarten. Cirka 17 500 fartyg passerar årligen Suezkanalen. Antalet fartyg som rör sig i riskområdet i Indiska oceanen kan uppskattas till cirka 60 000 per år. Besättningsmedlemmarna ombord på dessa fartyg lever med en ständig risk att bli tagna som gisslan och i värsta fall dödade. Rederierna riskerar också att förlora fartygen. Piratverksamheten har även medfört att försäkringspremierna stigit kraftigt. Flera rederier undviker numera att låta fartygen ta vägen genom Suezkanalen för att i stället runda Godahoppsudden. Genom detta förlängs emellertid sjövägen mellan Asien och Europa med 4 000 nautiska mil.

Orsakerna till sjöröveriet är i grunden sociala. Samtidigt som den somaliska staten föll sönder i ett samhälle bestående av rivaliserande klaner, utarmades kustfisket i regionen av utländska fiskefartyg. Somaliska fiskare övergick därför till att ägna sig åt relativt kustnära kapningar av fartyg. Verksamheten visade sig vara mycket lukrativ och bedrivs i dag på ett närmast professionellt sätt. Som ovan nämnts opererar piraterna i dag i princip över hela Indiska oceanen och det finns därför skäl att anta att verksamheten med tiden tagits över av välorganiserade kriminella ligor. Sjøröveriet förenas inte sällan med människosmuggling. Avsaknaden av en fungerande centralregering i Somalia gör det möjligt för de kriminella ligorna att operera relativt ostört från sina baser i land.

## 5.2 Internationella åtgärder mot sjöröveri

### *Allmänt*

Inom ramen för Förenta nationerna (FN) har en rad åtgärder vidtagits för att söka komma till rätta med sjöröveriet utanför Somalias kust. Efter det att FN:s transporter av hjälpsändningar till Somalia angripits inleddes genom Europeiska unionens (EU) försorg en sjömilitär övervakning av den somaliska kusten och Adenviken i form av den så kallade Operation Atalanta. Under perioden den 15 maj–15 september 2009 bidrog Sverige med två kustkorvetter och ett moderfartyg (se vidare prop. 2008/09:108, bet. 2008/09:UFöU3, rskr. 2008/09:190). Den 14 april–14 november 2010 deltog Sverige i operationen med min- och stabsfartyget HMS Carlskrona (se vidare prop. 2009/10:84, bet. 2009/10:UFöU3, rskr. 2009/10:196). Under en del av den sistnämnda perioden ledde Sverige insatsen i området. Regeringen har också genom Kustbevakningens försorg ställt ett sjöbevakningsplan till styrkornas förfogande. Operationen, som pågår fortfarande, har medfört att angreppen på fartygen med hjälpsändningar till den somaliska befolkningen upphört. Risken för kapningar bedöms också ha minskat något i de områden som patrulleras av marina stridskrafter och kustbevakningsenheter inom ramen för Operation Atalanta. En rad pirater har också gripits och lagförts i olika länder. En kontaktgrupp har bildats inom ramen för FN (Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, CGPCS) rörande åtgärder mot sjöröveri utanför Somalias kust. Kontaktgruppen består av totalt fem arbetsgrupper. Arbetsgrupp nummer två ansvarar för rättsliga frågor om

bland annat utlämning och lagföring av pirater samt om beväpnad säkerhetspersonal ombord på handelsfartyg.

Även om en rad militära och rättsliga åtgärder vidtagits av det internationella samfundet har antalet piratattacker ökat samtidigt som dessa också ändrat karaktär. Piraterna har utvecklat sin teknik och taktik genom att bland annat börja använda kapade handelsfartyg som moderfartyg till havs. Riskområdet har därmed, som ovan antytts, trots de marina övervakningsinsatserna utvidgats till att omfatta nästan hela Indiska oceanen från Somalia och Adenviken i väster till Indiens ekonomiska zon i öster samt långt söderöver längs Östafrikas kust bortom Seychellerna. Området där det finns risk för piratattacker mot handelsfartyg är numera så stort att det i dag framstår som omöjligt att övervaka detta med hjälp av tillgängliga marina stridskrafter och kustbevakningsenheter.

Inom FN:s fackorgan Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) har vägledande riktlinjer för hur handelsfartyg ska agera för att skydda sig mot piratattacker samt ett anmälningssystem för sjöfarten utvecklats. MSC.1/Circ.1333 innehåller bland annat riktlinjer för hur skyddsnivåerna vid fart inom ett område där det finns risk för piratattacker ska bestämmas. I MSC.1/Circ.1334 finns allmän information för handelsfartyg som passerar igenom riskområden. Handelsfartygen rekommenderas här att i första hand söka skydda sig med metoder som inte innefattar våldsanvändning. Bland annat föreslås att fartygen minskar skeppskassan för att utgöra ett mindre attraktivt mål, stänger av AIS-utrustningen för att inte upptäckas av pirater samt aktiverar fartygets skyddsplan.

I anslutning till IMO:s riktlinjer har en handbok utvecklats i form av den så kallade Best Management Practices (BMP) för att skydda handelsfartyg mot att bli kapade av pirater. Bakom BMP står ett antal tongivande branschorganisationer inom sjöfartsnäringen. BMP uppdateras löpande och den senaste versionen publicerades i augusti 2011 (BMP4).

BMP förutsätter att det görs en riskanalys innan resan genom riskområdet påbörjas. Analysen ska omfatta besättningens säkerhet, fartygets fribord och fartresurser, sjögång och sannolikheten för pirataktiviteter under resan. Snabba fartyg med höga fribord utgör mindre attraktiva mål för piraterna eftersom dessa fartyg lättare kan avvärja attackerna. Råder det dålig väderlek med hög sjögång minskar risken för attacker eftersom piraterna använder sig av relativt små fartyg. På motsvarande sätt ökar risken för attacker vid god väderlek, det gäller särskilt efter en längre period med dåligt väder.

Under gång i riskområdet uppmanas befälhavarna att öka antalet utkikar samt vara beredda att manövrera sitt fartyg så att piraterna får svårt att komma intill fartyget vid sidorna eller i aktern. Vidare ska befälhavarna se till att alla öppningar till överbyggnad och maskin samt utrymmen där verktyg och annan utrustning förvaras är slutna. BMP innehåller också anvisningar om hur besättningen ska bete sig när fartyget har blivit bordat av pirater eller militär. Vidare är BMP mycket tydlig med att påpeka att systemet för anmälning av fartyg i riskområdet ska användas och att de råd och anvisningar som ges inom ramen för systemet ska följas.

Rederierna uppmanas i BMP att se över de skyddsplaner som de enligt SOLAS-konventionen (International Convention on Safety of Life at

Sea, 1974) och den därtill anslutna ISPS-koden (International Ship and Port Facility Code) ska ha. Bestämmelserna i SOLAS har genomförts i unionsrätten i form av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. BMP behöver dock inte göras till en del av skyddsplanerna för vare sig rederi eller fartyg. Rederierna rekommenderas därutöver att förse de fartyg som rör sig i riskområdet med skyddsutrustning, exempelvis elstängsel, taggråd, vattenkanoner, bevakningskameror, skyddade platser ombord (citadell) och akustiska signalanordningar. BMP säger dock ingenting om beväpning av besättningarna eller användning av beväpnad säkerhetspersonal.

Erfarenheterna hittills har visat att fartyg som tillämpar IMO:s riktlinjer och BMP har större utsikter att undgå att bli kapade än de som inte tillämpar dessa. Det finns inte några säkra uppgifter, men den allmänna uppfattningen är att få fartyg av de som hittills kapats har tillämpat IMO:s riktlinjer och BMP. Svenska fartyg som passerar genom riskområdet följer, enligt uppgift från Sveriges Redareförening, strikt IMO:s riktlinjer och BMP.

Det har diskuterats om BMP borde göras till en del av ISM-koden (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) eller kanske ännu hellre den ovan nämnda ISPS-koden. Bland annat har IMO återutgivit BMP i form av ett MSC-cirkulär. En fördel med en sådan lösning vore naturligtvis att det skulle komma att bli obligatoriskt för mer eller mindre alla fartyg i världshandelsflottan att tillämpa BMP vid gång i riskområdet. Ett argument mot att göra rekommendationerna i BMP till en del av det tvingande IMO-regelverket är emellertid att det skulle komma bli svårt att snabbt anpassa bestämmelserna till ändrade förhållanden. Beslutsprocessen i IMO är till sin natur relativt långsam, vilket skulle kunna bli till ett hinder i sammanhanget.

#### *Särskilt om användningen av beväpnad säkerhetspersonal*

I takt med att antalet piratattacker och brutaliteten i dessa ökat har den internationella opinionen rörande användningen av beväpnad säkerhetspersonal svängt. Från det att motståndet mot användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på handelsfartyg varit stort, har gradvis alltfler stater börjat överväga att öppna för en sådan möjlighet. Den här utvecklingen har också lett till en diskussion i en rad internationella organ om användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg till skydd mot piratattacker. Bland annat har IMO antagit en rad rekommendationer riktade till berörda rederier, flaggstater samt kust- och hamnstater:

- IMO Interim Guidance to Shipowner, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) On Board Ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1405/Rev.2).
- IMO Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1406/Rev.2).

- IMO Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1408/Rev.1).
- IMO Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443).

Genom cirkulär nr 1406/Rev.2 uppmanas flaggstaterna att anta föreskrifter om och i vilken utsträckning beväpnad säkerhetspersonal får användas ombord på fartyg. Föreskrifterna ska bland annat ange förutsättningarna och villkoren för tillstånd att använda beväpnad säkerhetspersonal, vilka befogenheter personalen ska ha samt rapportering och dokumentation när det gäller användningen av sådan personal. Beträffande förutsättningarna och villkoren för tillstånd gäller att de ska följa rekommendationerna i cirkulär nr 1405/Rev.2 angående bland annat val och kvalitetssäkring av säkerhetsföretag, säkerhetspersonalens kompetens, sammansättning och utrustning, hantering och förvaring av utrustning ombord, användningen av våld, förhållandet mellan befälhavarens och säkerhetspersonalens befogenheter, rapportering och dokumentation samt försäkringsfrågor.

I cirkulär nr 1408/Rev.1 uppmanas särskilt kuststaterna runt Indiska oceanen, Arabiska havet, Adenviken och Röda havet att utveckla föreskrifter och rutiner för ombordtagning och ilandsättning av beväpnad säkerhetspersonal och utrustning. Det rör sig bland annat om föreskrifter avseende anmälan av säkerhetspersonalen, förvaring och kontroll av vapen samt krav på dokumentation av tillstånd från flaggstaten för att ha beväpnad säkerhetspersonal ombord.

Inom den ovan nämnda internationella kontaktgruppen beträffande åtgärder mot sjöröveri utanför Somalias kust (CGPCS WG2) pågick vidare ett arbete med att utarbeta mer detaljerade riktlinjer för säkerhetsföretag som åtar sig den här typen av bevakningsuppdrag. I cirkulär nr 1443 har IMO presenterat riktlinjer som är särskilt riktade till de privata säkerhetsföretagen som komplement till redan existerande riktlinjer. Det bör också i sammanhanget uppmärksammas att det inom sjöfartsnäringen har tagits fram ett standardkontrakt för anlitande av privata säkerhetsföretag, Guardcon.

### 5.3 Nationella åtgärder mot sjöröveri

Som ovan antytts har en rad länder i anslutning till de internationella rekommendationerna vidtagit åtgärder för att skydda de egna handelsfartygen mot pirattackor. Det gäller bland annat Danmark, Frankrike, Italien, Norge, Nederländerna och Storbritannien, som samtliga öppnat för användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord. Beträffande Frankrike, Italien och Nederländerna utgörs säkerhetspersonalen av militär personal medan det i övriga fall är fråga om anlitande av säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag. I Tyskland förbereds för närvarande ett lagförslag avseende användningen av beväpnad personal

från privata säkerhetsföretag ombord på tyska fartyg. Det är i dagsläget inte klart när förslaget kan läggas fram. Utifrån svensk utgångspunkt ligger det närmast till hands att redogöra för rättsläget i de länder som valt att låta rederierna använda sig av beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag, det vill säga Danmark, Norge och Storbritannien.

### *Danmark*

Den danska Søfartsstyrelsen har utfärdat föreskrifter om hur danska fartyg ska agera för att förebygga sjöröveri och väpnade överfall. I föreskrifterna fastslås att det ombord på fartygen ska finnas riktlinjer för hur besättningen ska handla vid ett överfall samt hur rapporteringen av incidenter till rederiet och myndigheterna ska gå till.

Trots att omfattande åtgärder vidtagits för att skydda de danska fartygen mot pirater har flera fartyg blivit kapade. I maj 2011 beslutades därför på grundval av utredningen *Strategi for den danske indsats mot pirateri 2011–2014* att ge de danska rederierna möjlighet att använda beväpnad säkerhetspersonal ombord på danska handelsfartyg. Det ansågs inte längre möjligt att skydda sjöfarten enbart genom de marina insatserna inom ramen för Operation Atalanta. Danska rederier har numera möjlighet att få tillstånd att använda beväpnad säkerhetspersonal om det mot bakgrund av den generella hotbilden i området anses påkallat och förhållandena i övrigt inte talar emot detta.

Rederierna ansöker hos Justitiedepartementet om vapentillstånd för en namngiven person och för de specifika vapen som personen ska inneha under en konkret resa. Ett grundläggande krav är att resan ska gå genom farvatten där det finns risk för piratattacker eller genom ett område som på annat sätt utgör ett riskområde. Vidare ska en omfattande riskanalys göras innan beväpnad säkerhetspersonal får användas. Det måste av analysen framgå att alla andra mindre ingripande skyddsåtgärder är otillräckliga. Beslut fattas i samråd med det danska försvarskommandot och Søfartsstyrelsen. Det danska försvarskommandot bedömer om de farvatten som fartyget avses trafikera ska anses utgöra ett riskområde och Søfartsstyrelsen kontrollerar bland annat om rederiet har utarbetat riktlinjer för att förebygga piratattacker. Dessutom kontrollerar polisen den tilltänkta säkerhetspersonalens erfarenhet och lämplighet för uppdraget. Om det är fråga om utländsk säkerhetspersonal inhämtas normalt sett upplysningar om denna från utländska myndigheter.

Tillståndet innefattar att ett antal namngivna personer ombord på det aktuella fartyget under en angiven resa i riskområdet får inneha vissa bestämda vapen med tillhörande ammunition för att använda dessa i självförsvar i händelse av en piratattack. Det framgår uttryckligen av tillståndet att detta endast omfattar innehav av vapen ombord på fartyget och att det därför kan finnas behov av ytterligare tillstånd från myndigheter i andra länder, exempelvis den stat där vapnen tas ombord eller i land. Någon laglig begränsning av vilken typ av vapen som tillstånd kan ges för finns inte, men Justitiedepartementet brukar vara restriktiva med att ge tillstånd för tyngre helautomatiska vapen, exempelvis kulsprutor.

Beträffande säkerhetspersonalens befogenhet att använda våld är det bestämmelserna om nödvärnsrätt som sätter gränsen för denna. Över-

skrids nödvärnsrätten kan detta medföra straffansvar. Søfartsstyrelsen rekommenderar att det i avtalet mellan rederiet och säkerhetsföretaget regleras vem som har beslutanderätten i frågan om när och hur vapen ska brukas.

Någon skyldighet att rapportera till Justitiedepartementet eller någon annan myndighet efter en incident som har innefattat bruk av vapen finns inte. Trots detta brukar rederierna hålla departementet underrättat om någon incident har inträffat.

### *Norge*

För att öka säkerheten vid gång i riskområdet är det sedan den 1 juli 2011 tillåtet att tillfälligt ha beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord. Ett rederi som överväger att ta ombord beväpnad säkerhetspersonal måste först ansöka om vapentillstånd. Rederierna kan få ett generellt tidsbegränsat tillstånd att inneha skjutvapen ombord på norsk-registrerade fartyg som omfattas av ISPS-koden. Ansökan lämnas normalt till polismyndigheten i det polisdistrikt där rederiet har sitt säte. Tillstånd kan bara ges tillfälligt i upp till sex månader. När tidsperioden löpt ut kan rederiet ansöka om ett nytt tillstånd. Syftet med användningen av säkerhetspersonalen ska vara att skydda fartyget och besättningen mot pirat- eller terrorattacker. Tillstånd ges till fartyg som seglar i, till eller från vissa klassificerade områden söder om 30° nordlig bredd.

Om ansökan medges får rederiet ett generellt tillstånd att inneha skjutvapen ombord. Tillståndsgivningen är med andra ord inte knuten till vissa individuella vapen. Anledningen till detta är att den norska vapenlagens tillståndssystem och ansökningsförfarande har ansetts illa anpassat till den aktuella verksamheten. De vapentillstånd som ges gäller inte heller för ett konkret uppdrag eller specifikt säkerhetsföretag.

Innan ett rederi anlitar ett säkerhetsföretag är det skyldigt att göra en noggrann bedömning av företaget och säkerhetspersonalens lämplighet i förhållande till det aktuella uppdraget. Utvärderingen av företaget och personalen ska tillsammans med vissa andra uppgifter rapporteras till det norska Sjöfartsdirektoratet.

Sjöfartsdirektoratet kan besluta att ett rederi inte får använda ett visst säkerhetsföretag ifall direktoratet anser att företaget är uppenbart olämpligt för uppgiften. Direktoratet företar dock inte någon aktiv kvalitets-säkring av ett säkerhetsföretag, utan denna ska göras av rederiet.

Det är befälhavaren som har rätten att fatta beslut om bruk av vapen för att skydda fartyget mot pirater. Det betyder inte att befälhavaren vid varje enskilt tillfälle måste godkänna att vapen brukas, utan en stående order om när detta ska ske kan utställas i enlighet med rederiets riktlinjer. Utgångspunkten är dock att befälhavaren ska informeras och besluta om bruk av vapen enligt de fastslagna riktlinjerna. Säkerhetspersonalen är dock alltid ansvarig för att vapnen används i enlighet med de uppställda riktlinjerna.

Rederierna är skyldiga att rapportera incidenter till Sjöfartsdirektoratet och polismyndigheterna. Inom 72 timmar från det att vapen brukats ombord på ett fartyg för att avvärja ett angrepp från pirater eller terrorister måste rederiet informera direktoratet om incidenten. Det är bara bruk av vapen som genererar en rapporteringsplikt. Har attacken

avväjts med hjälp av andra passiva skyddsåtgärder gäller ingen rapporteringsplikt. Genom rapporterna kan norska myndigheter skapa sig en överblick över bruket av vapen ombord på norskregistrerade fartyg samt kunskap om händelseförloppet vid eventuella incidenter. Så långt det är möjligt bör situationen dokumenteras genom ljud- och bildupptagning. Finns det anledning att tro att någon omkommit eller skadats i samband med att vapen brukats ska en rapport lämnas omedelbart till polismyndigheten. I första hand är det befälhavaren som ska rapportera incidenten.

Rederiet och befälhavaren är också skyldiga att se till att det finns en förteckning över alla skjutvapen och all ammunition som finns ombord på fartyget. Skjutvapnen ska identifieras genom vapentyp, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapenummer. Mängden ammunition ska anges. Befälhavaren ska vidare rapportera till Sjöfartsdirektoratet när vapnen och ammunitionen tas ombord respektive i land. Rapporterna kan sekretessbeläggas.

### *Storbritannien*

Det brittiska transportministeriet utfärdade i november 2011 tillfälliga riktlinjer för användningen av beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord på brittiska fartyg. Riktlinjerna ska tillämpas på fartyg med en bruttostorlek på 500 eller mer. Beväpnade vakter får bara tas ombord på ett brittiskt fartyg då detta seglar genom ett riskområde i norr begränsat av Suezkanalen och Hormuzsundet, 10° syd och 78° öst. Innan ett säkerhetsföretag anlitas ska rederiet göra en riskanalys och bedöma nödvändigheten av att vidta resan genom ett riskområde. Vidare måste förhållandena i området vara sådana att skyddet inte kan anses tillräckligt för att förhindra piratattacker även om den senaste versionen av BMP tillämpas ombord. Utöver detta krävs särskilt tillstånd för innehav av de vapen som är avsedda att användas för att förhindra piratattacker. Det är förenat med straffansvar att inneha dessa utan tillstånd. Vapnen får tas ombord strax innan fartyget går in i riskområdet. När ett fartyg inte längre befinner sig i riskområdet ska vapnen tas i land i enlighet med lagen i den aktuella hamnstaten. Det åligger säkerhetsföretaget att hos hamnstaten ansöka om nödvändiga tillstånd för att säkerhetspersonalen ska kunna gå ombord eller lämna fartyget med vapen och ammunition.

Det finns ingen brittisk myndighet som kontrollerar eller godkänner säkerhetsföretag, utan det är en uppgift för varje rederi. Det rekommenderas dock att rederierna kontrollerar företagets struktur och säte samt finanser. Säkerhetsföretaget ska också ha praktisk erfarenhet av verksamheten i fråga samt kunskap om BMP, andra skyddsåtgärder samt de lagar och föreskrifter som reglerar bruket av vapen. Vidare ska säkerhetsföretaget inneha vapentillstånd samt ansvarsförsäkring för verksamheten. Rederiet bör även ställa krav på att säkerhetsföretaget har kontrollerat personalens fysiska och psykiska status, bakgrund samt utbildning och erfarenhet.

Det bör också finnas riktlinjer för hur säkerhetspersonalen ska agera ombord. I avtalet mellan rederiet och säkerhetsföretaget bör det slås fast att befälhavaren har befälet över säkerhetspersonalen när denna befinner



sig ombord. Det bör också avtalas hur informationen på bästa sätt ska förmedlas mellan befälhavaren och säkerhetspersonalen. Även riktlinjer för bruket av vapen och hur säkerhetspersonalen och besättningen ska agera i händelse av en piratattack bör finnas med i avtalet. Avtalet bör också reglera att säkerhetspersonalens insatser ska stå i proportion till angreppet. Säkerhetspersonalens primära funktion ska vara att skydda de ombordvarande genom att förhindra att fartyget bordas. Vidare bör det avtalas att vapen och ammunition ska förvaras på ett tryggt och säkert sätt ombord. Det kan också finnas särskilda krav på hur vissa vapen ska förvaras. Rederiet bör få en förteckning över samtliga vapen och ammunition som tas ombord.

Efter en piratattack ska befälhavaren tillsammans med chefen för säkerhetspersonalen översända en incidentrapport till bland annat UK Maritime Trade Operations Office i Dubai. Rapporten ska sändas så snart som möjligt och senast sex timmar efter incidenten. En kopia av rapporten ska även sändas till Transportministeriet.

I de fall vapen avfyras – oberoende av om det sker avsiktligt eller av våda – ska en rapport lämnas av befälhavaren och chefen för säkerhetspersonalen till Transportministeriet. I de fall ett brott har begåtts kan denna rapport tjäna som bevis. Den måste därför innehålla uppgifter om händelseförloppet, vilka personer som varit inblandade, skador på personer och egendom samt eventuella vittnen. Transportministeriet vidarebefordrar rapporten till polisen om behov finns. När vapen avfyras i samband med en piratattack ska rapporten sändas till Transportministeriet samtidigt med incidentrapporten om piratattacken. Säkerhetsföretaget bör alltid lämna en rapport till rederiet efter avslutat uppdrag.

## 6 Tillämpligheten av svensk lag

### 6.1 Allmänt om jurisdiktion

Verksamheter som innefattar bevakning och vapeninnehav är normalt sett omgärdade av starka restriktioner i de flesta länder. För den som bedriver bevakning i Sverige gäller ett krav på auktorisation enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag. Vidare ska den personal som används i verksamheten vara godkänd. För det fall personalen behöver vara beväpnad krävs även tillstånd enligt vapenlagen (1996:67). Brott mot bestämmelserna är straffsanktionerade. Den fråga som inställer sig är om lagen om bevakningsföretag och vapenlagen även ska anses tillämpliga i fråga om bevakning som utförs av beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium. Denna fråga hänger nära samman med den grundläggande frågan i vilken mån svenska domstolar och myndigheter kan utöva jurisdiktion över svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium samt över gärningar som begås ombord.

I och med att jurisdiktionen utgör ett utflöde av statssuveräniteten krävs som utgångspunkt att det finns en anknytning till staten. Anknytningsmomentet kan emellertid variera beroende på vilken typ av

nationell lagstiftning det är fråga om. Inom exempelvis förvaltningsrätten begränsas inte sällan jurisdiktionen till det egna territoriet eftersom regelverket i allt väsentligt endast avser att reglera förhållandena inom landet.

Med jurisdiktion avses bl.a. domsrätt eller avgränsningen av nationell domstols behörighet att döma över gärningar som utgör brott enligt nationell lag, dvs. straffrättslig jurisdiktion. I dessa fall förutsätts som utgångspunkt att det finns en anknytning mellan brottet och staten. Statens intresse av att lagföra brott omfattar i första hand gärningar förövade på det egna territoriet. Anknytning kan därutöver finnas genom bl.a. den person som förövat brottet, t.ex. när denna är medborgare i staten. I dessa fall krävs emellertid som utgångspunkt att gärningen utgör brott även där den förövats (dubbel straffbarhet). I andra fall kan anknytning finnas genom den person eller det intresse som den brottsliga gärningen riktar sig mot. När det gäller fartyg, som inte sällan rör sig på internationellt vatten, knyts intresset av lagföring till själva egendomen. Det innebär att svensk domstol som utgångspunkt alltid har möjlighet att döma över gärningar begångna på svenska fartyg, se vidare avsnitt 6.2.

Det ankommer på varje stat att i sin nationella lagstiftning bestämma hur jurisdiktionen ska utformas. Allmän folkrätt sätter emellertid gränser för hur långt denna kan utsträckas utanför det egna territoriet. Även olika internationella överenskommelser kan påverka de avtalslutande staternas rätt och skyldighet att utöva jurisdiktion. Den nationella lagstiftningen i olika stater kan också vara utformad så att det uppstår konkurrerande anspråk på jurisdiktion. Bestämmelser om svensk straffrättslig jurisdiktion finns i 2 kap. brottsbalken. I 5 § anges att det som huvudregel krävs åtalsförordnande för att åtal ska kunna väckas för utomlands begångna brott. I de fall svensk domstol har möjlighet att utöva straffrättslig jurisdiktion tillämpas alltid svensk rätt. Som inledningsvis berörts inställer sig i de fall en gärning begås utomlands frågan om den svenska lagens tillämplighet utanför det egna territoriet, se vidare avsnitt 6.3.

## 6.2 Särskilt om jurisdiktion över fartyg

### *Flaggans lag – den grundläggande principen*

Folkrättsliga bestämmelser om jurisdiktion över fartyg återfinns i 1982 års havsrättskonvention (UNCLOS). Enligt artikel 91 gäller att varje stat ska fastställa villkoren för att dess nationalitet ska tillerkännas fartyg, villkoren för fartygs registrering inom dess territorium samt villkoren för rätten att föra dess flagga. I och med registreringen i en viss stats fartygsregister erhåller fartyget dess nationalitet. Nationaliteten manifesteras genom den flagga fartyget för. Flaggstaten har sedan med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor en skyldighet enligt artikel 93 att utöva faktisk jurisdiktion över fartyget.

Flaggstatens jurisdiktion över fartyg som för dess flagga är i princip exklusiv när fartyget befinner sig på internationellt vatten. Det finns emellertid här vissa specifika undantag från flaggstatsprincipens tillämpning. Kuststaten äger exempelvis rätt enligt artikel 33 havsrätts-

konventionen att inom ett område som angränsar till dess territorialhav upprätta en angränsande zon för att där utöva nödvändig kontroll för att hindra överträdelse av dess lagar och andra författningar rörande tullar, skatter, invandring eller hälsovård inom dess territorium eller territorialhav. Zonen får inte sträcka sig utöver 24 nautiska mil från de baslinjer som har fastställts av kuststaten i enlighet med bestämmelserna i havsrättskonventionen (artikel 3). På samma sätt har också kuststaten möjlighet att enligt artikel 56 havsrättskonventionen upprätta en exklusiv ekonomisk zon i vilken kuststaten bland annat har exklusiv rätt till naturtillgångar som fisk och olja. Zonen får inte sträcka sig utöver 200 nautiska mil från baslinjerna. Kuststaten har sedan rätt att under vissa förutsättningar ingripa mot främmande fartyg i den exklusiva ekonomiska zonen i syfte att skydda dessa rättigheter.

Ytterligare ett exempel i havsrättskonventionen på undantag från flaggstatens exklusiva jurisdiktion avser sjöröveri. Enligt artiklarna 105 och 110 i havsrättskonventionen har vilken stat som helst rätt att borda och uppbringa fartyg som tagits genom sjöröveri eller som befinner sig under kontroll av pirater. Rätten att uppbringa fartyg gäller såväl i den exklusiva ekonomiska zonen som på det fria havet. De gripna kan sedan lagföras i vilket land som helst.

#### *Relationen till territorialprincipen*

Beträffande territorialhavet gäller, precis som i fråga om landterritoriet, att kuststaten har jurisdiktion över detta. Territorialhavet utgörs av det vattenområde som sträcker sig högst tolv nautiska mil från baslinjerna. Folkrätten tillerkänner dock fartyg en rätt till oskadlig genomfart genom andra staters territorialhav, vilket återspeglas i havsrättskonventionen (artikel 17). Med oskadlig genomfart avses rätten att ostört genomkorsa andra staters territorialhav så länge kuststatens lugn, ordning eller säkerhet inte störs. Som exempel på förbjudna aktiviteter vilka ska anses störa ordningen i kuststaten anges explicit i artikel 19 varje övning med eller bruk av vapen. Beträffande den straffrättsliga jurisdiktionen anges i artikel 27(1) att kuststaten bör avhålla sig från att gripa en person eller genomföra en utredning med anledning av brott som begåtts ombord. Det sagda gäller emellertid inte om brottets följder sträcker sig till kuststaten, brottet är av sådant slag att det stör lugnet i kuststaten eller ordningen på territorialhavet, om de lokala myndigheternas bistånd har begärts av fartygets befälhavare eller en av flaggstatens diplomatiska eller konsulära tjänstemän, eller om sådana åtgärder är nödvändiga för att förhindra handel med narkotika eller psykotropa ämnen.

På kuststatens inre vatten, det vill säga vattenområdet innanför de av kuststaten fastställda baslinjerna, anses kuststaten i princip ha full jurisdiktion. Detsamma gäller i fråga om främmande handelsfartyg som befinner sig i någon av kuststatens hamnar. Kust- respektive hamnstaten brukar dock normalt sett ändå respektera de bestämmelser som gäller den interna ordningen ombord på främmande handelsfartyg. Det gäller exempelvis i fråga om regleringen av arbetsrätten ombord. Orsaken till att kuststaten normalt respekterar flaggstatens reglering i det här avseendet är att det framstår som praktiskt omöjligt att följa de nationella

regler om bemanning och arbetstider som gäller i varje hamn fartyget anlöper under en resa.

Den ovan beskrivna gränsdragningen mellan flaggstatens respektive kust- eller hamnstatens jurisdiktion kan illustreras med hjälp av bestämmelserna i den svenska fartygssäkerhetslagen (2003:364). Lagen omfattar samtliga svenska fartyg som används till sjöfart oberoende av var dessa befinner sig, vilket kan sägas utgöra ett utslag av flaggstatsprincipen. I fråga om fartyg som används för sjötrafik inom det svenska sjöterritoriet tillämpas lagen i fråga om alla fartyg, det vill säga även utländska sådana. Det sistnämnda fallet utgör därmed ett utslag av territorialprincipen. Bestämmelserna om bemanningsföreskrifter och säkerhetsbesättning (3 kap. 18 §) omfattar emellertid inte utländska fartyg även om dessa befinner sig på svenskt vatten. Detsamma gäller i fråga om arbetsmiljöbestämmelserna (4 kap. 18 §). Beträffande tillsyn av utländska fartyg bedrivs denna endast i form av inspektioner (5 kap. 9 §). Bestämmelserna om andra former av tillsynsförrättningar är därmed inte tillämpliga i fråga om utländska fartyg. Det faktum att fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde begränsats i så måtto att endast vissa bestämmelser tillämpas i fråga om utländska fartyg hänger samman med den ovan beskrivna praxisen att kust- eller hamnstaten normalt respekterar flaggstatens reglering av den interna ordningen ombord, trots att kust- eller hamnstaten i princip har full jurisdiktion över fartyget när detta befinner sig på kust- eller hamnstatens inre vatten. Det skulle t.ex. vara mycket opraktiskt för ett utländskt fartyg att tillämpa svenska arbetsmiljöregler i stället för sina egna under den korta tid som fartyget befinner sig i en svensk hamn.

#### *Straffrättslig jurisdiktion över brott förövade på fartyg*

Svensk domstol har enligt 2 kap. 3 § 1 brottsbalken behörighet att döma över brott som förövats på ett svenskt fartyg. Bestämmelsen kan ses som ett utflöde av de folkrättsliga flaggstatsreglerna. Varje stat har ett berättigat intresse av att upprätthålla och säkerställa ordningen ombord på de fartyg som är registrerade i staten och flaggstatsprincipen ger grund för jurisdiktion oavsett var fartyget befinner sig och oberoende av om gärningsmannen tillhör besättningen, följer med som passagerare eller befinner sig ombord på fartyget av annan anledning.

När brott förövats på ett svenskt fartyg finns vidare ett generellt utformat undantag från det krav på åtalsförordnande som enligt 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken annars gäller för brott förövade utom riket. Svensk domsrätt föreligger således över brott förövade på svenska fartyg oavsett var dessa befinner sig.

## 6.3 Tillämpligheten av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen utanför svenskt territorium

**Regeringens bedömning:** Lagen om bevakningsföretag och vapenlagen får anses tillämpliga beträffande bevakning samt innehav av vapen ombord på svenska fartyg även när dessa befinner sig utanför svenskt territorium. I princip krävs därför enligt gällande rätt att företag som åtar sig bevakningsuppdrag ombord på svenska fartyg är auktoriserade samt, i förekommande fall, att det finns tillstånd att inneha vapen.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* uttrycker förståelse för behovet av skydd i högriskområden men menar att ett förslag till reglering måste utgå från en mer omfattande analys av vilka förutsättningar som finns att lösa frågan enligt nuvarande lagstiftning. Myndigheten menar att promemorians slutsats angående de båda lagarnas tillämplighet saknar stöd i lag och förarbeten och motsägs av juridisk litteratur. Myndigheten finner därför att slutsatsen inte är helt övertygande. *Uppsala universitet* framhåller att promemorian inte diskuterar frågan hur den process- och straffrättsliga situationen skulle hanteras om utländsk säkerhetspersonal använder mer våld än nöden kräver. Nödvärnsrätten och flaggstatsprincipen diskuteras i allmänna termer i promemorian. Eftersom säkerhetspersonalen kan sägas utföra handlingar på delegation av den svenska staten vore det naturligt att lagföring äger rum i Sverige, vilket inte diskuteras.

### Skälen för regeringens bedömning

#### *Tillämpligheten av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen utanför svenskt territorium*

Verksamhet som innefattar bevakning och vapeninnehav är föremål för reglering i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Frågan är om dessa lagar får anses tillämpliga beträffande bevakning samt innehav av vapen ombord på svenska fartyg när dessa befinner sig utanför svenskt territorium. Denna fråga, som varken berörs i lagtexten eller förarbetena, har ett nära samband med den grundläggande frågan i vilken mån svenska domstolar och myndigheter kan utöva jurisdiktion över svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium samt över gärningar som begås ombord, se avsnitt 6.2.

Bestämmelserna i de båda lagarna är huvudsakligen av förvaltningsrättslig karaktär. Den grundläggande principen på förvaltningsrättsens område är att lagstiftningen normalt sett är begränsad till att vara tillämplig på det svenska territoriet. Som utgångspunkt saknas intresse av att reglera frågor av förvaltningsrättslig karaktär utanför det egna territoriet. Såväl lagen om bevakningsföretag som vapenlagen tar i linje med detta primärt sikte på att reglera förhållanden som råder i Sverige. När det gäller lagen om bevakningsföretag gäller detta t.ex. frågor om tillstånd och auktorisation för bevakning som sker i landet. Samma

territoriella begränsning kan anses gälla i fråga om vapenlagens bestämmelser om t.ex. tillstånd till införsel i landet.

Även med denna utgångspunkt framstår det dock som tveksamt att dra slutsatsen att lagen om bevakningsföretag och vapenlagen inte till någon del skulle vara tillämpliga ombord på svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium. När det gäller bevakningsverksamhet i form av ordningshållning ombord på svenskflaggade färjor i internationell fart skulle med en sådan tolkning denna till stora delar inte vara underkastad tillsyn enligt lagen om bevakningsföretag. Vidare skulle en besättningsman ombord på ett svenskt fartyg kunna inneha skjutvapen ombord utan att detta kräver tillstånd, åtminstone så länge fartyget befinner sig på internationellt vatten. Med en sådan tolkning skulle det uppstå väsentliga luckor i regleringen av den allmänna ordningen ombord på svenska fartyg. Det framstår som betänkligt i och med att bevakningsverksamhet och vapeninnehav, som ovan påpekats, är omgärdade av starka restriktioner i samhället.

Den nyss beskrivna tolkningen skulle även riskera att leda till problem för redarna i fråga om användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord när fartygen anlöper en främmande stats hamn. För att hamnstaten ska respektera flaggstatens jurisdiktion i fråga om den interna ordningen ombord krävs inte sällan att förhållandena är tillfredsställande reglerade genom flaggstatens rättsordning. Ett exempel på detta gäller användningen av beväpnad säkerhetspersonal. Enligt flera hamnstaters lagstiftning krävs för att användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på utländska fartyg ska vara tillåten att verksamheten är tillfredsställande reglerad av flaggstaten. Saknas sådana bestämmelser tillämpas i stället hamnstatens egen nationella reglering fullt ut.

Sammanfattningsvis delar regeringen promemorians bedömning att även om lagen om bevakningsföretag och vapenlagen i första hand avser att reglera förhållandena inom det svenska territoriet så talar övervägande skäl för att de ska anses tillämpliga beträffande bevakning samt innehav av vapen ombord på svenska fartyg när dessa befinner sig utanför svenskt territorium. Ett sådant synsätt korresponderar även väl med flaggstatsprincipen, enligt vilken en stat utövar bl.a. straffrättslig jurisdiktion över fartyg som är flaggade där.

#### *Särskilt om tillämpligheten av straffbestämmelserna*

Som ovan konstaterats regleras i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen huvudsakligen frågor av förvaltningsrättslig karaktär. Brott mot bestämmelserna är dock straffsanktionerade. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bedriver bevakningsverksamhet i strid med kravet på auktorisation kan enligt 14 § lagen om bevakningsföretag dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Den som uppsåtligen innehar vapen utan att ha rätt till det gör sig enligt 9 kap. 1 § första stycket vapenlagen skyldig till vapenbrott och kan dömas till fängelse i högst ett år. Är brottet att anse som grovt kan det enligt paragrafens andra stycke dömas till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Om gärningen har begåtts av oaktsamhet eller om brottet är ringa, döms enligt tredje stycket till böter eller fängelse i högst sex månader.

En specifik fråga som gör sig gällande är om straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen kan tillämpas beträffande brott som begås ombord på ett svenskt fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium. Frågan om straffbuds territoriella begränsning avgörs på grundval av en tolkning av den specifika straffbestämmelsen i fråga.

Som påpekats av *Åklagarmyndigheten* regleras inte frågan om lagen om bevakningsföretags respektive vapenlagens territoriella tillämplighet i lagtexten. Den berörs inte heller i förarbetena till någon av de båda lagarna. Straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen hör emellertid till den så kallade specialstraffrätten. Brotten enligt brottsbalken saknar som utgångspunkt territoriella begränsningar, dvs. de utgör svenska brott även om de begås utanför det svenska territoriet. I fråga om sådan lagstiftning gäller som utgångspunkt det omvända, dvs. endast i de fall gärningen begås i Sverige kan den utgöra ett svenskt brott. Detta sammanhänger med att specialstraffrättsliga bestämmelser som huvudregel tar sikte på att reglera den ordning som avses gälla i Sverige. Denna huvudregel är dock långt ifrån absolut, t.ex. gäller inte denna begränsning i förhållande till narkotikastrafflagen (1968:68).

När det gäller de aktuella straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen skulle det föra mycket långt att anse dem gälla helt utan territoriella begränsningar. Straffbestämmelserna sanktionerar i grunden förvaltningsrättsliga bestämmelser, i första hand krav på auktorisation för att få bedriva bevakning respektive tillstånd för innehav av vapen. Det faller sig naturligt att straffstadgandena, som anknyter till de förvaltningsrättsliga reglerna, inte gäller helt utan territoriella begränsningar. I annat fall skulle exempelvis vapeninnehav i andra länder som sker i strid med svenska bestämmelser kunna utgöra svenskt vapenbrott. Starka skäl talar således för att den ovan redovisade huvudregeln när det gäller specialstraffrättsliga bestämmelser i princip bör gälla även i fråga om nu aktuella bestämmelser. Vad gäller vapenlagen finns också uttalanden i litteraturen av innebörd att straffbestämmelserna är begränsade på detta sätt (se t.ex. Jareborg, Asp och Ulväng, *Kriminalrättens grunder*, Uppsala 2010, s. 203 f.)

Frågan är emellertid om motsvarande resonemang kan anses gälla i fråga om brott som begås ombord på svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium. Brotten begås visserligen utomlands, men samtidigt ombord på ett objekt som enligt flaggstatsprincipen är underkastat svensk jurisdiktion, även straffrättslig sådan. Det svenska intresset av att säkerställa ordningen ombord på fartyg som är registrerade i den egna staten får anses vara starkt även i de fall fartyget befinner sig utanför territoriet och särskilt i de fall fartyget befinner sig på internationellt vatten. Om inte straffbestämmelserna skulle äga tillämplighet på motsvarande sätt som övriga bestämmelser i de nu aktuella lagarna, i enlighet med den bedömning som gjorts ovan, skulle detta leda till att kravet på auktorisation respektive tillstånd för vapeninnehav skulle sakna sanktioner. Fartyget skulle – åtminstone så länge detta befinner sig på internationellt vatten och det inte är fråga om gärningar som har effekter som når utanför fartyget – utgöra ett från straffrättslig synpunkt delvis laglöst område. Det sagda talar för att även straffbestämmelserna i lagen

om bevakningsföretag samt vapenlagen ska anses tillämpliga ombord på ett svenskt fartyg när detta befinner sig utanför svenskt territorium. Svensk domstol har enligt bestämmelserna i 2 kap. brottsbalken behörighet att pröva sådana gärningar. I de fall misstankar finns t.ex. om att bevakningspersonal gjort sig skyldiga till brott kan frågan således prövas vid svensk domstol. I dessa fall krävs inte heller särskilt åtalsförordnande.

När det så avslutningsvis gäller *Uppsala universitets* synpunkt är det alltså klart att brott som begås av utländska medborgare ombord på ett svenskt fartyg kan lagföras i Sverige. Det finns förstås en del praktiska svårigheter, t.ex. genomförandet av en förundersökning, som beror på det enkla förhållandet att fartyget typiskt sett kommer att befinna sig mycket långt från Sverige. Men sådana svårigheter skiljer sig inte på något principiellt sätt från den redan i dag tänkbara situationen att en utländsk besättningsman begår ett brott ombord på ett svenskt fartyg när detta befinner sig t.ex. i Indiska oceanen. Regeringen finner därför inga skäl att föreslå någon särskild reglering med anledning av dessa praktiska svårigheter.

## 7 Lagstiftningsbehovet

### 7.1 Behov av beväpnad säkerhetspersonal?

**Regeringens förslag:** En möjlighet att anlita beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord på svenska handelsfartyg införs.

**Regeringens bedömning:** Förslaget bör utformas på ett restriktivt sätt samt ligga i linje med de rekommendationer som antagits av IMO.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* uttalar att den, mot bakgrund av redovisningen i promemorian, saknar anledning att ifrågasätta att det finns ett behov av att skapa bättre möjligheter för svenska handelsfartyg att skydda sig själva. *Malmö tingsrätt* tillstyrker i huvudsak förslaget. *Kammarrätten i Stockholm* och *Förvaltningsrätten i Linköping* har inget att erinra i huvudsak mot den nya lagen. *Försvarsmakten* är i grunden positiv till att en reglering införs på området. *Rikspolisstyrelsen* välkomnar förslaget i stort då det gör det möjligt att bevakning kan ske under ordnade former utan att komma i konflikt med den välgrundade restriktiva hållning som råder angående vapen och bevakning i övrigt. *Sjöfartsverket* delar promemorians bedömning att det genom lag bör införas en möjlighet att anlita beväpnad säkerhetspersonal. *Transportstyrelsen* stöder förslaget. *Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar förståelse för det behov av skydd som promemorian ger uttryck för. Det förefaller dock, med hänsyn till den tunga beväpning som kan tänkas behövas, att verksamheten utgör ett försvarsuppdrag



snarare än ett bevakningsuppdrag. Det är utifrån redogörelsen i promemorian svårt att ta ställning till det faktiska behovet av tyngre beväpning. Länsstyrelsen ställer sig sammanfattningsvis tveksam till användningen av privata aktörer utan krav på auktorisation eller vapentillstånd. *Uppsala universitet* har inga invändningar mot förslaget men framhåller att användning av privata utländska säkerhetsföretag reser frågor om svenska statens uppgifter och om statens våldsmonopol. Universitetet uttalar dock förståelse för att förslaget, av praktiska skäl, innebär att även utländsk beväpnad personal ska kunna anlitas. På längre sikt kanske den statsrättsliga sidan av detta förtjänar att utredas närmare. Universitetet efterlyser också exempel på hur en attack samt ett avvärjande kan utspela sig i praktiken. Med tanke på kopplingen till svenska staten och att graden av det våld som föranlett promemorian för tankarna till militärt snarare än polisiärt våld bör konsekvenserna i vid mening av våldsanvändningen diskuteras innan den nya bevakningslagen tas i bruk. *Sveriges Redareförening* tillstyrker förslaget och beskriver sitt tidigare engagemang i frågan. Föreningen framhåller att problemet ska ses som ett arbetsmiljöproblem för besättningarna och deras familjer. Föreningen uttalar sig positivt om de militära insatserna i Adenviken som dock kan ha bidragit till en geografisk spridning. Föreningen menar att de nationella och internationella militära insatserna är otillräckliga och att den svenska staten inte kan garantera svenskflaggade fartyg tillräcklig säkerhet i de geografiska områden som är aktuella. Det finns därför ett behov av att ge fartygen en juridisk grund till "självhjälp" inom ramen för nödvärnsrätten. *Transportindustriförbundet* och *Facket för Service och Kommunikation (SEKO)* tillstyrker förslaget. *Svenska Transportarbetareförbundet* menar att våldet från piratattacker inte bör mötas på det sätt som föreslås i promemorian utan i stället genom bättre skalskydd och utökad militär och polisiär närvaro. *Sjöbefälsföreningen* menar att skyddsbehovet bör fyllas av svenska statsfartyg som är delaktiga i internationellt samordnade insatser.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Den i avsnitt 3 redovisade utvecklingen av piratverksamheten visar att det i dag inte är möjligt att bevaka hela riskområdet i Indiska oceanen med hjälp av marina stridskrafter och kustbevakningsenheter. Geografiskt är området alldeles för stort och det finns heller inte resurser att binda upp så stora marina stridskrafter eller kustbevakningsenheter i området under den tid som skulle krävas. Det är därför mindre konstruktivt att anlägga det militära perspektiv på frågan som bl.a. *Länsstyrelsen i Stockholms län* och *Svenska Transportarbetareförbundet* gör. Det finns i sammanhanget i stället anledning att ta fasta på vad *Sveriges redareförening* anfört om att de militära insatserna är geografiskt otillräckliga.

Vidare har såväl risken för piratattacker som brutaliteten i dessa gradvis ökat. Den fråga som då gör sig gällande är om svenska handelsfartyg som trafikerar riskområdet utanför Somalias kust samt andra områden där det finns risk för piratattacker bör ges en möjlighet att skydda sig själva genom att medföra beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord. Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) avråder från att besättningarna ombord på fartyg beväpnas. Det främsta skälet till detta är att besättningarna ombord på handelsfartyg i allmänhet saknar utbildning för att använda vapen. Beträffande använd-

ningen av militär personal, polis eller beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord har IMO inte velat ta ställning. I stället menar IMO att det är en fråga som varje enskild flaggstat måste avgöra i samråd med rederierna. Utvecklingen har emellertid gått mot att allt fler stater har ansett det nödvändigt att öppna en möjlighet för att medföra beväpnad säkerhetspersonal ombord på handelsfartyg till skydd mot pirater. Det gäller även länder som exempelvis Danmark och Norge vilka har en allmänt restriktiv inställning rörande tillgången på vapen i samhället.

Frågan om att tillåta beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska handelsfartyg är inte oproblematiske. En grundläggande princip i en rättsstat som den svenska är att staten har ett våldsmonopol. Med undantag för nödvärnsrätten är det inte tillåtet för privatpersoner att bruka våld eller på annat sätt ta lagen i egna händer för att skydda liv och egendom. Som ett utflöde av detta omgärdas innehav och bruk av skjutvapen av starka restriktioner. För att inneha skjutvapen krävs tillstånd. Vidare ska en enskild person enligt 2 kap. 4 § vapenlagen (1996:67) endast beviljas tillstånd för det fall denne behöver vapnet för ett godtagbart ändamål. Det faktum att medborgarna har begränsade möjligheter att skydda sig själva mot brott uppvägs av att staten garanterar den allmänna ordningen och bekämpningen av brott genom polisens och andra brottsbekämpande myndigheters försorg. Vidare har Försvarsmakten bland annat uppgiften att skydda svenska fartyg inom svenskt territorium och på fritt hav (3 § 2 förordningen (1982:756) om Försvarsmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m.).

Principen att staten i grunden ensam har rätt att utöva våld gäller även ombord på svenska handelsfartyg. Eftersom det i praktiken kan vara svårt för den svenska polisen att ingripa då brott begås ombord på ett svenskt fartyg i internationell fart har dock lagstiftaren tvingats införa vissa undantag. Enligt 53 § sjömanslagen (1973:282) har exempelvis befälhavararen ombord på ett svenskt handelsfartyg rätt att bruka våld för att upprätthålla ordningen ombord. Våldsanvändningen är dock begränsad till vad som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Enligt 54 § sjömanslagen får också en sjöman som har begått brott på vilket kan följa fängelse i mer än ett år tas i förvar till dess att denne kan överlämnas till polismyndighet eller svensk utlandsmyndighet.

Våldsmonopolet gäller även i förhållande till främmande statsmakter. Den svenska staten medger i princip inte att andra staters polisiära eller militära myndigheter ingriper för att upprätthålla ordningen ombord på svenska fartyg med undantag för då dessa befinner sig på andra staters inre vatten. Undantag görs endast i lagen (1991:453) om tillstånd till ingripande mot svenskt fartyg. Enligt den lagen kan i de fall ett svenskt fartyg används för olaglig narkotikahandling eller människosmuggling regeringen under vissa förutsättningar medge att en annan stat ingriper mot fartyget.

Ett införande av en möjlighet för svenska fartyg att medföra beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord skulle helt klart utgöra ett avsteg från den restriktivitet som normalt gäller i fråga om bevakning och vapeninnehav. Visserligen förekommer det i Sverige att väktare anställda hos bevakningsföretag i vissa särskilda fall är utrustade med skjutvapen, men det är inte fråga om vapen av det slag som krävs

för att avvärja en piratattack. Samtidigt gäller att den situation som de svenska fartygen som trafikerar riskområdet befinner sig i är mycket speciell. Risken att utsättas för en våldsam piratattack är hög samtidigt som den svenska staten i form av polisen, Kustbevakningen respektive Försvarmakten saknar resurser att erbjuda det skydd medborgare har när de befinner sig i Sverige. I Frankrike, Nederländerna och Italien finns möjligheter att medföra militär personal ombord, men den lösningen skulle inte fungera i Sverige av såväl organisatoriska som kostnads- mässiga skäl. Danmark, Norge och Storbritannien har infört möjligheter för sina handelsfartyg att medföra beväpnad säkerhetspersonal ombord från privata säkerhetsföretag. En liknande lagstiftning förbereds i Tyskland.

Ett piratangrepp kan ur besättningens synvinkel beskrivas som en nödvärns- eller åtminstone nödvärnsliknande situation. I princip skulle därmed besättningen ha rätt att skydda sig själv och fartyget vid en direkt attack, men normalt sett torde det saknas praktiska möjligheter att göra detta utöver de passiva skyddsåtgärder som rekommenderas i handboken Best Management Practices (BMP) i form av exempelvis skyddsmanövrar, taggtrådsstängsel och vattenkanoner.

På grund av den ovan beskrivna ökade risken för brutala piratattacker samtidigt som statsmakterna i praktiken har små eller inga möjligheter att skydda fartygen bör därför de svenska handelsfartyg som passerar igenom områden där det finns risk för piratattacker ges möjlighet i lag att medföra beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord. Med tanke på den grundläggande principen att staten har ett våldsmonopol bör dock lagstiftningen utformas på ett restriktivt sätt samt ligga i linje med de rekommendationer som antagits av IMO.

*Uppsala universitet* efterlyser exempel på hur en piratattack och ett avvärjande går till. *Länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter behovet av så pass tung beväpning som förutskickas i promemorian. I handboken BMP finns en översiktlig beskrivning av piratattacker. Det kan här framhållas att angriparna kan vara beväpnade med automatvapen men också raketgevär med en räckvidd om cirka 700 meter. Angreppen genomförs ofta med flera mindre fartyg där vapenhotet har som syfte att få målfartyget att sakta in eller stanna. Därefter försöker angriparna med hjälp av stegar, rep och krokarna borda målfartyget för att sedan försöka ta sig till bryggan för att där ta kontroll över fartyget. Användningen i självförsvar av tyngre skjutvapen, t.ex. automatvapen, i ett sådant scenario kommer i första hand att syfta till att avskräcka. Vapnen kommer bäst till sin rätt i åtgärder som syftar till att hålla angriparen på sådant avstånd att något bordningsförsök inte alls kommer i fråga, t.ex. genom varningsskott som uppfattas av angriparen redan innan de befinner sig nära målfartyget. De skjutvapen som ifrågasatts bidrar på så sätt till att svåröverskådliga och brutala eldstrider ombord på fartyget efter en bordning inte uppkommer. Regeringen menar därför att det finns goda skäl att tillåta den beväpning som ifrågasatts.

Uppsala universitet uttalar också att anlita den av vad som i praktiken kommer att vara utländska säkerhetsföretag reser frågor om den svenska statens uppgifter och våldsmonopol. Detta kan i och för sig äga sin riktighet. Förevarande lagstiftningsförslag avser dock att lösa ett visser-

ligen allvarligt men mycket speciellt problem och är inte rätt sammanhang att behandla denna mycket övergripande frågeställning.

Länsstyrelsen i Stockholms län menar att den föreslagna lagen saknar krav på auktorisation eller vapentillstånd men det är bara delvis riktigt. Det är riktigt att det inte blir utföraren av tjänsten (säkerhetsföretaget) utan redaren som ansöker om och underkastas prövningen för ett tillstånd. Enligt lagen om bevakningsföretag är det i stället utföraren av tjänsten som ansöker om och underkastas prövningen för ett tillstånd. Denna skillnad är dock en praktisk eftergift till följd av den internationella karaktären av verksamheten. Verksamheten ska bedrivas mycket långt från Sverige och, såvitt nu kan bedömas, så gott som uteslutande av utländska säkerhetsföretag. Ett upplägg som i alla avseenden skulle motsvara den svenska lagen om bevakningsföretag och vapenlagen skulle vara praktiskt svår genomförbart. De krav som ställs på rederiet får dock genomslag på det sättet att rederiet inte kan upphandla tjänsten av ett säkerhetsföretag som inte kan leverera en tjänst som lever upp till kraven. Kraven i sak behandlas närmare i avsnitt 8.

## 7.2 Bör en särskild lag införas?

**Regeringens förslag:** En särskild lag om bevakning ombord på svenskt fartyg införs.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* menar att lagen borde kallas lagen om skydd av svenska handelsfartyg eftersom bevakning inte syftar på aktiva skyddsåtgärder. *Rikspolisstyrelsen* menar att det är bra att kravställningen har utformats på ett liknande sätt som i lagen om bevakningsföretag då kraven där är beprövade och visat sig funktionella. Dock att det är kunden snarare än utföraren av bevakning som ska prövas. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller vad den menar utgör ett antal motsägelsefullheter i den föreslagna lagen. Det är motsägelsefullt att promemorian menar att vapenlagen och lagen om bevakningsföretag är svåra att tillämpa eftersom bevakningsuppdragets karaktär skiljer sig åt samtidigt som lagförslaget i väsentliga delar är hämtat direkt från lagen om bevakningsföretag. När promemorian hänvisar till praktiska problem med att auktorisera och godkänna, t.ex. lämpligheten av utländska medborgare, är det motsägelsefullt att dessa krav ändå ställs fastän på rederiet. När promemorian gör gällande att lagstiftningen bör utformas på ett restriktivt sätt och i linje med IMO:s rekommendationer är det motsägelsefullt att det allmän hållna regelverket i lagen om bevakningsföretag kommit att utgöra grund för den föreslagna lagen. Länsstyrelsen menar slutligen att det riskerar att leda till gränsdragningsproblem och missförstånd för myndigheter och redare med två väsentligen likalydande lagar som reglerar bevakning på svenska fartyg. Om en särskild lag ska antas är det bättre att den hämtar sin grundkonstruktion från sjölagstiftningen och IMO:s rekommendationer.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagen (1974:191) om bevakningsföretag och vapenlagen får anses tillämpliga beträffande bevakning samt

innehav av vapen ombord på svenska fartyg även när dessa befinner sig utanför svenskt territorium. Likväl uppkommer frågan om det bör införas en särskild lag som omfattar bevakning ombord på svenska fartyg till skydd mot angrepp av utomstående personer.

Lagen om bevakningsföretag är primärt skriven utifrån förhållanden som råder i Sverige. Enligt 2 § är det bevakningsföretaget som ska ansöka om auktorisation för verksamheten. Auktorisationen omgärdas också av krav som är utformade utifrån vad som framstår som lämpligt i det svenska samhället (jfr 3 §). Samtlig personal ska vara utbildad och godkänd (2 § andra stycket och 4 §). Vidare ska det finnas en föreståndare för verksamheten (3 § tredje stycket). Frågor om auktorisation och godkännande prövas av länsstyrelsen (5 §). Beslut om godkännande av personal fattas också av länsstyrelsen (6 §). I fråga om tillfällig bevakningsverksamhet som utförs i Sverige av enskild finns ett förenklat förfarande för auktorisation av bevakningsföretag och godkännande av personal (3 b och 4 a §§). Dessa bestämmelser bygger emellertid på att bevakningsföretaget och personalen har auktorisation för respektive erfarenhet av bevakningsverksamhet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller Schweiz.

Det faktum att lagen om bevakningsföretag är skriven mot bakgrund av de förhållanden som råder i Sverige gör emellertid att den framstår som svår att tillämpa i fråga om bevakning till skydd mot pirater ombord på svenska fartyg. Det främsta skälet till detta är att bevakningsuppdragens karaktär skiljer sig på ett väsentligt sätt från bevakning som utförs i Sverige. Uppdragen framstår som betydligt mer riskfyllda än normala bevakningsuppdrag i Sverige, vilket gör att de förstnämnda kräver en helt annan typ av personal och utrustning. Ett annat skäl är att längden på bevakningsuppdragen varierar kraftigt beroende på att fartygen inte alltid går i regelbunden trafik mellan samma hamnar. Särskilt inom tank- och bulkfarten kan fartyg med kort varsel dirigeras till nya hamnar. Vidare gör rederierna ofta en bedömning med hänsyn till det individuella fartyget och det rådande riskläget huruvida säkerhetspersonal ska tas ombord på resan genom riskområdet. De olika säkerhetsföretagen kan också ha tillstånd i olika länder runt det aktuella riskområdet rörande förvaring av vapen i hamnar mellan uppdragen. Det medför att inte alla säkerhetsföretag kan utföra alla typer av uppdrag. Vilket säkerhetsföretag som anlitas blir därmed ofta beroende av det enskilda fartygets rutt. Det sagda leder till att rederierna inte sällan skiftar mellan olika säkerhetsföretag med olika personal.

Vidare kan det på goda grunder ifrågasättas om länsstyrelserna har de resurser som krävs för att besluta om auktorisation av de aktuella säkerhetsföretagen och godkännande av den personal som ska utföra uppdragen. Detsamma gäller beträffande möjligheterna att bedriva en effektiv tillsyn över verksamheten. Det torde i många fall framstå som praktiskt omöjligt att exempelvis kontrollera om en viss utländsk medborgare är lämplig för anställning i ett likaledes utländskt säkerhetsföretag som anlitas för att skydda ett svenskt fartyg på väg genom Indiska oceanen.

Även bestämmelserna i vapenlagen framstår som primärt skrivna utifrån de förhållanden som råder i Sverige. Enligt 2 kap. 3 § d vapenlagen får tillstånd att inneha skjutvapen meddelas auktoriserade bevak-

ningsföretag för utlåning till väktare. För att ett sådant vapen ska kunna lånas ut måste två krav vara uppfyllda. För det första måste väktaren ha tillstånd av polismyndigheten att som lån inneha vapnet i fråga, så kallad lånelicens (3 kap. 7 § vapenlagen). Detta förutsätter i sin tur att väktaren har genomgått föreskriven vapenutbildning. För det andra måste det aktuella bevakningsuppdraget vara sådant att det kräver beväpning. Enligt Rikspolisstyrelsens allmänna råd bör ett sådant tillstånd endast omfatta enhandsvapen som inte är helautomatiskt med en kaliber på högst 9 millimeter. En väktare får endast bära och använda ett skjutvapen i syfte att skydda sig själv eller annan person mot sådant brottsligt angrepp som avses i brottsbalkens nödvärnsbestämmelser.

Redan det faktum att rederierna kan behöva skifta säkerhetsföretag mellan olika resor gör att det i praktiken framstår som svårt att tillämpa vapenlagens bestämmelser om krav på tillstånd. Det skulle vara mycket omständligt att kontrollera utländska säkerhetsföretag och säkerhetspersonal på det sätt som krävs enligt vapenlagen. Vidare finns det med tanke på de riskfyllda uppdragen skäl att frångå den stränga praxis som råder i Sverige rörande tillstånd för tyngre vapen. Piraterna använder sig i dagsläget ofta av raketgevär med en räckvidd om cirka 700 meter för att komma ombord på fartygen. För att hålla en angripare på avstånd från ett fartyg krävs med andra ord betydligt kraftigare vapen än vad väktare normalt sett utrustas med i Sverige.

Ett tänkbart alternativ till att införa en särskild lag om bevakning ombord på svenska fartyg vore att införa särskilda bestämmelser om detta direkt i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Den föreliggande situationen är dock av så speciell karaktär att bevakningen ombord bör regleras i en särskild lag. Detta är ägnat att understryka att bestämmelserna är avsedda att utgöra ett specifikt undantag från de stränga restriktioner som normalt råder i fråga om bevakning och vapeninnehav. Utöver detta gäller också att en reglering av dessa frågor direkt i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen skulle riskera att leda till att systematiken i dessa båda lagar framstod som mer komplicerad.

Ett ytterligare alternativ är naturligtvis att helt undanta denna typ av bevakning från reglering genom att införa undantagsbestämmelser i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Det framstår emellertid som en mindre lämplig lösning att svenska myndigheter enbart av det skälet att verksamheten bedrivs utanför Sveriges gränser i praktiken skulle frånhända sig all kontroll över denna. Det gäller särskilt som verksamheten i sig framstår som mer riskfylld än vanlig bevakning i Sverige. Skulle det inträffa en incident ombord där personer eller egendom kommer till skada har Sverige i egenskap av flaggstat en skyldighet att utreda det inträffade. En sådan brottsutredning skulle riskera att väsentligt försvåras om det exempelvis saknades uppgifter om vilken personal som anlitas för bevakningsuppdraget och vilka vapen dessa haft tillgång till. Det sistnämnda kan i någon mån avhjälpas genom att en anmälningsplikt införs, men fortfarande framstår det utifrån den restriktiva hållning som allmänt gäller i fråga om bevakning och vapeninnehav som betänkligt att lämna väsentliga frågor om verksamhetens bedrivande, säkerhetspersonalens utbildning och kompetens samt beväpning helt och hållet till redarna att avgöra. Att svenska myndigheter har en viss kontroll över verksamheten kan också innebära ett stöd och skydd för redarna och inte minst befäl-

havarna i kontakter med utländska myndigheter i de länder där säkerhetspersonalen tas ombord respektive sätts i land.

Länsstyrelsen i Stockholms län har framfört vad den uppfattar vara ett antal motsägelsefullheter. Regeringen finner det dock inte motsägelsefullt att i en ny lag på ett nytt område ta utgångspunkt i en befintlig reglering på ett område som i vissa avseenden men inte alla liknar det nya området. Tvärtom är det ofta ändamålsenligt att söka överensstämmelse med en befintlig reglering och sedan införa de skillnader som påkallas av de olikheter som finns. Det kan i sammanhanget anmärkas att *Rikspolisstyrelsen* menar att det är positivt att förslaget liknar lagen om bevakningsföretag.

Ett exempel på skillnad är att tillstånd ges till redaren och inte till säkerhetsföretaget. I detta fall påkallas skillnaden av praktiska svårigheter som följer av de internationella förhållandena. Genom upplägget uppkommer dock en prövning och tillsyn av det svenska rättssubjekt som ska köpa tjänsten. De krav som ställs på rederiet får genomslag på det sättet att rederiet inte kan upphandla tjänsten av ett säkerhetsföretag som inte kan leverera en tjänst som lever upp till kraven. Det förtjänar i sammanhanget att framhållas att detta motsvarar den konstruktion som valts i Danmark och Norge, se avsnitt 5.3.

Lagen om bevakningsföretag kan på sätt och vis, som Länsstyrelsen ser det, sägas vara en allmänt hållen reglering. Ett sådant konstaterande blir dock ofullständigt om det inte samtidigt tas hänsyn till den tämligen omfattande utfyllande och preciserande reglering som finns i anslutning till den lagen i förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. samt Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd till lagen och förordningen (RPSFS 2012:18, FAP 579-2). Den föreslagna lagen ska utfyllas och preciseras på ett liknande sätt. I lagens 17 § finns ett bemyndigande som kan användas i detta syfte. Som kommer att framgå i avsnitt 8 är avsikten också att utfyllande och preciserande krav ska kunna tas in som särskilda villkor i tillståndsbeslutet. Vid ställandet av sådana villkor är det viktigt att internationellt gällande rekommendationer på området från bland annat IMO beaktas.

Regeringen delar inte Länsstyrelsen i Stockholms läns oro för gränsdragningsproblem. Avgränsningen i 1 § till angrepp från utomstående personer och de särskilda geografiska områden som berörs gör det svårt att förutse några ohanterliga gränsdragningssvårigheter mellan bevakning på lastfartyg i högriskområden och exempelvis kryssningsfartyg i andra områden.

Promemorians förslag till lagens namn är ändamålsenligt och beskriver lagens innehåll och syfte på ett bra sätt. *Sjöfartsverkets* förslag är visserligen inte otänkbart men det kan inte sägas vara bättre än promemorians. Regeringen vill inte ansluta sig till verkets språkbruk om aktiva skyddsåtgärder eftersom åtgärder innefattande våld bara kan vidtas inom nödvärnsrättens ramar. Verkets förslag kan också felaktigt leda tanken till lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Den lagen reglerar andra frågor än de som nu är aktuella.

Sammanfattningsvis framstår den nuvarande regleringen i form av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen som mindre lämpad i sammanhanget. Det framstår emellertid heller inte som en lämplig lösning att helt undanta den här typen av mycket riskfylld verksamhet

från varje form av kontroll enbart av det skälet att den bedrivs utanför Sveriges gränser. En särskild lag om bevakning ombord på svenska fartyg bör därför införas.

### 7.3 Tillämpningsområdet

**Regeringens förslag:** Lagen ska gälla för bevakning ombord på svenskt fartyg i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen gäller i fråga om fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar och som befinner utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I fråga om bevakning och innehav av skjutvapen och ammunition som kräver tillstånd enligt denna lag, tillämpas inte lagen om bevakningsföretag eller vapenlagen. Med skjutvapen och ammunition avses i den föreslagna lagen detsamma som i 1 kap. 2 och 5 §§ vapenlagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Regeringen hänvisar dock till en EU-förordning i stället för den s.k. ISPS-koden. Vidare har termen ”skjutvapen” ersatt ”vapen” och termen ”ammunition” lagts till. En definition av skjutvapen och ammunition har också tillförts. Redaktionella justeringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Malmö tingsrätt* menar att begränsningen som anges i 1 § andra stycket i den föreslagna lagen lämpligen hör hemma i vapenlagen och lagen om bevakningsföretag. *Förvaltningsrätten i Linköping* framför att övergången mellan innehav ombord på fartyget och innehav i land bör belysas ytterligare. Detta eftersom innehav av vapen i Sverige kräver tillstånd och den föreslagna lagen endast reglerar innehav ombord på fartyget. *Åklagarmyndigheten* menar att lagen från sitt tillämpningsområde måste utesluta exempelvis manifestationer eller liknande icke väpnade angrepp genomförda av andra än pirater, såsom aktivister eller liknande. Eftersom bevakningen syftar till att skydda fartyget mot piratangrepp bör detta tydliggöras i lagtexten. Myndigheten menar vidare att begreppet ”vapen” genomgående bör bytas ut mot ”skjutvapen” och att undantaget i förhållande till vapenlagen bör innefatta även innehav av ammunition. Myndigheten menar också, med anledning av förslagets 13 §, att begreppet skjutvapen bör definieras på lämpligt sätt eller att en hänvisning görs till vapenlagen i denna del. *Rikspolisstyrelsen* menar att avgränsningen till fartyg som befinner sig utanför EES-området är väl avvägd. *Transportstyrelsen* menar att den föreslagna lagens begränsning till fartyg som omfattas av den s.k. ISPS-koden bör ändras så att hänvisningen i stället sker till Europaparlamentets och rådets förordning 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar. Detta eftersom koden har införlivats i europeisk och svensk rätt genom EU-förordningen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* menar att lagförslaget fått en extensiv omfattning i förhållande till de definitioner som används av andra länder och IMO. Dels innefattas inte i lagens syfte att det ska röra sig om skydd mot piratattacker dels är det geografiska tillämpningsområdet inte avgränsat till



högriskområden utan bara till farvatten utanför EES. *Sveriges hamnar* vill att det förtydligas om skjutvapen och ammunition får förvaras ombord inom EES.

## Skälen för regeringens förslag

### *Skydd mot angrepp av utomstående personer*

En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är vilket tillämpningsområde en lag om bevakning ombord på svenskt fartyg bör ha. Rent allmänt kan det sägas att den föreslagna lagstiftningen avses utgöra ett undantag från de stränga restriktioner rörande bevakning och vapeninnehav som uppställs i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Det sagda talar för att lagens tillämpningsområde bör begränsas till att endast omfatta bevakning i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp från utomstående personer. Beträffande andra former av bevakning ombord på svenska fartyg bör lagen om bevakningsföretag och vapenlagen fortsatt gälla. Bevakning ombord på färjor och kryssningsfartyg i syfte att hålla ordning i restauranger och nattklubbar samt förhindra stölder i butiker bör därmed falla utanför den föreslagna lagstiftningen. Detta framgår genom att den föreslagna lagens 1 § hänför sig till angrepp av utomstående personer. Detta skiljer sig tydligt från situationen på färjor och kryssningsfartyg där angreppen som bevakningen är tänkt att skydda mot kommer från personer som släppts ombord med befälhavarens samtycke.

*Åklagarmyndigheten* menar att lagens tillämpningsområde måste utesluta vissa slags angrepp, t.ex. icke väpnade angrepp från aktivister och liknande. Regeringen anser dock inte att detta är en lämplig utgångspunkt för regleringen. Den föreslagna lagen innehåller i sig själv över huvud taget ingen rätt att tillgripa vare sig väpnat eller annat våld. Den rätt till våld som fartyget och dess säkerhetspersonal ska kunna använda emanerar i stället från rätten till nödvärn, någon gång torde även situationer som kan innebära nödrätt förekomma. Dessa regleras i 24 kap. brottsbalken och beskrivs närmare i avsnitt 8.2 under rubriken Särskilda villkor. Där beskrivs också den särskilda regeln om rätt för befälhavaren, och den biträder befälhavaren härvid, att bruka våld i 53 § sjömanslagen.

Den föreslagna lagen medför bara rätt att medföra säkerhetspersonal som kan vara beväpnad medan deras rätt att använda våld, väpnat eller inte, bara kan ha stöd i ovan berörda regler i brottsbalken och sjömanslagen. Nödvärnsrätten innehåller krav på att den som tillgriper våld i självförsvar inte handlar uppenbart oförsvarligt med hänsyn till angreppets beskaffenhet, det angripnas betydelse och omständigheterna i övrigt. Detta innebär att rätten till väpnat självförsvar i de situationer som *Åklagarmyndigheten* har i åtanke, nämligen ett *icke väpnat* angrepp från aktivister, knappast kan anses försvarligt. Om angreppet i stället är väpnat spelar det i fråga om rätten till nödvärn ingen roll om angriparen är att beteckna som pirat eller aktivist. Det är angreppets och inte angriparens beskaffenhet som är avgörande. Införandet av en definition av piratattacker som *Länsstyrelsen i Stockholms län* varit inne på skulle därför, oaktat svårigheten att definiera sådana, leda fel. Det kan dock i sammanhanget anmärkas att det följer av förslagens 1 § att den föreslagna

lagen är tillämplig i fråga om bevakning som syftar till skydd mot angrepp av utomstående personer.

#### *Begränsning till vissa fartyg och vissa resor*

Det finns även skäl som talar för att lagen bör begränsas till att endast gälla i fråga om svenska fartyg som omfattas av den internationella koden om skydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). Koden tillämpas i fråga om passagerarfartyg och lastfartyg med en brutto-dräktighet av 500 eller mera. Beträffande svenska fartyg torde det i praktiken endast vara fartyg vilka omfattas av ISPS-koden som trafikerar områden där det finns risk för piratattacker. Det är också den typen av fartyg som har kapacitet att ta ombord säkerhetspersonal av det slag det här är fråga om. Av det skäl som *Transportstyrelsen* anför ska dock hänvisningen i lagtexten göras till den EU-förordning som genomför ISPS-koden för svensk del.

Skäl talar även för att begränsa tillämpningsområdet till fartyg som befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Områdena där det finns risk för piratattacker är samtliga belägna utanför Europa och det är också i länder i anslutning till dessa områden som säkerhetspersonalen tas ombord respektive sätts i land. Exempelvis tas säkerhetspersonal inte sällan ombord i Sri Lanka då ett fartyg är på väg mot Europa. Personalen kan sedan lämna fartyget i Kenya, Djibouti, Saudiarabien eller Sydafrika beroende på vilken rutt som valts. Behovet av egenskydd i europeiska vatten är också betydligt mindre eftersom polis och militära myndigheter i medlemsstaterna har kapacitet att där skydda handelssjöfarten mot piratattacker. Genom att begränsa tillämpningsområdet till att endast gälla internationella resor utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förebyggs också eventuella konflikter med EU-rätten.

*Förvaltningsrätten i Linköpings* synpunkt ska ses mot bakgrund av att övergången till och från fartyget i praktiken kommer att inträffa utomlands. Närmare bestämt i sådana stater som är belägna utanför men ändå i närheten av ett s.k. högriskområde. Rederierna lär, inte minst av kostnadsskäl, under alla förhållanden vilja minimera den tid under vilken beväpnad personal befinner sig ombord. I avtal om bevakning kommer det att ankomma på det anlidade säkerhetsföretaget att, som del av den tjänst som säljs, planera på vilka platser det är möjligt att genomföra ombordstigning med vapen. Detta kommer alltså inte att vara möjligt inom EES eftersom den föreslagna lagen inte är tillämplig där. I IMO:s cirkulär nr 1408/Rev1 finns en uppmaning till stater i närheten av högriskområden att anta regelverk som berör nu berörda förfaranden.

När det gäller *Sveriges hamnars* fråga torde alltså behovet av att förvara vapen ombord inom EES vara högst begränsat. För svenskt vidkommande kommer det inte heller att vara tillåtet med mindre än att vapenlagens krav är uppfyllda. Den föreslagna lagen är ju helt enkelt inte tillämplig inom EES.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* menar att avgränsningen till vatten utanför EES är otillräcklig och att det i lagen bör finnas en geografisk avgränsning till de s.k. högriskområdena. Regeringen delar delvis denna åsikt men menar att en sådan avgränsning bör inarbetas i den regel som

behandlar rätten att inneha skjutvapen och ammunition snarare än regeln som anger lagens tillämpningsområde, se vidare avsnitt 8.3.

### *Särskilt om förhållandet till vissa straffbestämmelser i vapenlagen*

Som ovan påpekats är den föreslagna lagstiftningen avsedd att träda i stället för lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Som en följd av detta kommer emellertid även straffbestämmelserna i vapenlagen, t.ex. de som gäller vapenbrott och brott mot bestämmelserna om förvaring av vapen, att helt falla bort. Det framstår vid en första anblick som otillfredsställande med tanke på den restriktivitet som omgärdar vapeninnehav. Samtidigt är det emellertid viktigt att gränsen mellan den föreslagna lagstiftningen och vapenlagen är klar. Frågan om ansvar för innehav av skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd respektive brott mot förvaringsvillkoren får i stället lösas genom att det införs särskilda straffbestämmelser om detta i den föreslagna lagstiftningen (se nedan i avsnitt 10).

Regeringen delar inte *Malmö tingsrätts* uppfattning utan menar att det är mest fördriktigt att den geografiska begränsningen kommer till uttryck i den lag som ska ha ett sålunda begränsat tillämpningsområde. Lagtexten bör ändras med anledning av *Åklagarmyndighetens* påpekande angående termen ”skjutvapen”. Denna term ska alltså användas genomgående i den föreslagna lagen. Även påpekandet om ammunition ska beaktas. Myndighetens påpekande om behovet av att definiera skjutvapen och ammunition genom en hänvisning till vapenlagen ska också beaktas.

## 8 Tillstånd

### 8.1 Tillståndskrav

**Regeringens förslag:** Tillstånd krävs för att en redare ska få anlita säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag. Tillståndet ska avse anlitan av säkerhetspersonal för bevakning ombord på ett visst fartyg samt vara begränsat till en viss resa eller viss tid. Giltighetstiden för ett tillstånd får vara högst två år.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* tar upp frågan om säkerhetspersonalens arbetsrättsliga ställning. Enligt styrelsens bedömning bör säkerhetspersonalen vara att anse som sjömän enligt 3 § sjömanslagen (1973:282). Det innebär att de krav som ställs enligt den lagen ska vara tillämpliga. Detsamma gäller då även mönstringslagen (1983:929) med sina krav på svenska läkarintyg och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. När sjöarbetskonventionen träder i kraft kommer ytterligare krav om bl.a. anställningsavtal och socialförsäkring att behöva gälla säker-

hetspersonalen. *Svenska transportarbetareförbundet* menar att tillståndets möjliga giltighetstid bör kortas ned till sex månader.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag krävs i dag att ett bevakningsföretag är auktoriserat av länsstyrelsen för att det ska få bedriva bevakningsverksamhet. Vidare måste den anställda personalen hos bevakningsföretaget godkännas. Den bakomliggande tanken med bestämmelserna är att myndigheterna ska ha kontroll över vilka företag som bedriver bevakningsverksamhet samt hur verksamheten bedrivs. En sådan reglering fungerar emellertid inte särskilt väl i fråga om bevakning ombord på svenska fartyg som trafikerar områden där det finns risk för piratattacker. Redan det faktum att det i praktiken torde bli fråga om utländska säkerhetsföretag med utländsk personal som normalt inte verkar i Sverige leder till att det blir svårt att tillämpa det normala auktorisations- och godkännandeförfarandet. Det gäller särskilt i situationer där redarna tvingas anlita flera olika säkerhetsföretag med olika personal för att täcka behoven.

Det sagda talar för att, i stället för att säkerhetsföretagen ska ansöka om auktorisation, det bör öppnas en möjlighet för redare att ansöka om ett generellt tillstånd för att anlita säkerhetsföretag för bevakning ombord. Genom att de föreslagna bestämmelserna träder i stället för lagen om bevakningsföretag kommer de säkerhetsföretag som redarna anlitar inte att behöva vara auktoriserade enligt svensk lag så länge dessa inte bedriver någon bevakningsverksamhet i Sverige eller annan typ av bevakning ombord på svenska fartyg. Detsamma gäller i fråga om godkännande av säkerhetspersonalen. I praktiken kommer därmed de redare som har beviljats tillstånd att, utan hinder av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen (1996:67), kunna anlita säkerhetsföretag samt ta ombord säkerhetspersonal så länge villkoren för tillståndet är uppfyllda.

Tillståndet bör omfatta visst fartyg och gälla för viss tid eller för viss resa. Det är inte säkert att en redare har behov av att få tillstånd för samtliga fartyg eftersom vissa av dessa kan trafikera farvatten där det inte finns risk för piratattacker. Ska ett visst fartyg som vid en viss tidpunkt inte trafikerar sådana farvatten sättas in i sådan trafik bör det dock gå att få tillstånd även för det fartyget. I praktiken kan det förväntas att de flesta redare kommer att ansöka om tillstånd för viss tid, men i vissa fall kan det vara fråga om en enstaka resa, exempelvis vid leverans av ett nybygge eller då fartyget sålts för upphuggning. Tillstånd bör inte kunna beviljas för längre tid än två år. Tanken är här att tillståndsmyndigheten med jämna mellanrum ska pröva om förutsättningarna för tillstånd fortsatt föreligger. *Svenska transportarbetareförbundets* förslag skulle leda till återkommande prövning utan att några förutsättningar har ändrats. För att undvika onödig administration får promemorians förslag om två år anses utgöra en rimlig avvägning.

Säkerhetspersonalen kommer inte som *Transportstyrelsen* övervägt att utgöra sjömän enligt sjömanslagen. Det är visserligen riktigt att deras verksamhet bör bedömas som utförande av fartygsarbete enligt 3 § sjömanslagen (se prop. 1973:40 på s. 114 f.). För att någon fullt ut ska omfattas av sjömanslagen krävs emellertid att vederbörande innehar en befattning ombord. Med befattning avses enligt nyss nämnt lagrum sådan befattning som huvudsakligen avser fartygsarbete och som gäller annat

än enbart tillfälliga göromål. Syftet med befattningskravet är att skilja ut arbetstagare som utför fartygsarbete, men som endast tillfälligt följer med fartyget. Den typen av personal har inte ansetts vara i behov av alla de rättigheter som sjömanslagen ger. Exempel på denna typ av arbetstagare är resereparatörer och fartygsinspektörer som tillfälligt följer med fartyget samt artister och musiker som under en begränsad tid följer med t.ex. ett kryssningsfartyg. Till denna kategori bör även säkerhetspersonalen räknas.

I fråga om nu berörda arbetstagare gäller endast vissa bestämmelser i sjömanslagen (1 § andra stycket). I sammanhanget är det av intresse att konstatera att sjömanslagens 53 och 54 §§ om befälhavarens rätt att använda vissa tvångsmedel för att upprätthålla ordningen är två bestämmelser som kommer att omfatta säkerhetspersonalen. I sammanhanget kan det framhållas att arbetsmiljölagen (1977:1160) är tillämplig i fråga om fartygsarbete även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium. Detta gäller även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren (1 kap. 2 § arbetsmiljölagen).

Säkerhetspersonalen kommer inte heller att räknas som sjöpersonal enligt förordningen (2003:438) om behörigheter för sjöpersonal respektive fartygssäkerhetsförordningen (2011:1553). Båda förordningarna bygger på att det finns befattningar ombord. Behörigheten är t.ex. kopplad till en tjänstgöring i en viss befattning samtidigt som säkerhetspersonalen inte ingår i några sådana befattningar utan utgör extrapersonal i likhet med en resereparatör ombord på ett handelsfartyg.

## 8.2 Förutsättningar för tillstånd till bevakning

**Regeringens förslag:** Tillstånd får beviljas endast om det kan antas att bevakningen kommer att bedrivas på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt och i övrigt kommer att uppfylla de krav som ställs på bevakning av det aktuella slaget. Vid prövningen ska det särskilt beaktas att organisationen och planläggningen av bevakningen har utformats på ett lämpligt sätt. Ett tillstånd ska förenas med villkor i fråga om utförandet av bevakningen, rapportering av incidenter samt säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget. Tillståndet får också förenas med villkor i vissa ytterligare frågor.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Regeringen har dock lagt till att tillståndet också ska förenas med villkor om rapportering av incidenter och gjort vissa redaktionella justeringar.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* anser att tillåtligheten av att använda våld vid piratattacker bör beröras närmare. *Hovrätten* anser också att krav på rapportering av incidenter ska framgå direkt av lag. *Förvaltningsrätten i Linköping* framför också den sistnämnda synpunkten. *Försvarsmakten* ifrågasätter, med utgångspunkt i att ett tillstånd kan godkänna användning av vapen, om inte våldsanvändningen bör regleras närmare. Promemorian anger visserligen att detta kan

ske genom tillståndsmyndighetens föreskriftsrätt eller specifika tillståndsvillkor. Försvarsmakten framhåller dock det för sin verksamhet vedertagna instrumentet insatsregler. Givet den beväpning det kommer att bli frågan om bör det särskilt framgå att det ska finnas regler som anger vilket våld som får brukas vid vilka situationer. Försvarsmakten har också efterfrågat en analys av ansvaret för konsekvenserna av våldsanvändning. Vad gäller vid eldstrider med dödlig utgång eller med stort skadefall? Vilka skyldigheter gäller för att tillgodose behovet av adekvat vård? Vad gäller vid omhändertagande och lagföring av utomstående personer? Vad gäller om säkerhetspersonalen gör ett piratfartyg obrukbart och försätter det i nöd? Försvarsmakten menar att hänsyn bör tas till att förutsättningarna för utövande av nödvärnsrätt kan vara annorlunda än för hur nödvärnsrätten tillämpas i Sverige. Med hänsyn till att de svenska nödvärnsreglerna inte primärt är skrivna för nu aktuella situationer bör bestämmelserna i 24 kap. brottsbalken i tydligare förklaras, kommenteras och i möjligaste mån exemplifieras. *Länsstyrelsen i Stockholms län* efterfrågar en redogörelse för vad som gäller för det fall det blir eldstrid och människor skadas eller tillfångatas. Länsstyrelsen efterfrågar också en reglering i lag och förordning av ansvarsförhållandet mellan befälhavaren och säkerhetspersonalen i frågorna om vem som för befäl, rätten att bruka våld och rapportering av incidenter. *Transportstyrelsen* framhåller ett antal förhållanden som är viktiga för bedömningen av tillståndet, t.ex. antalet vakter och gruppens sammansättning och ledning, medicinsk extrautrustning och bevisinsamlingsutrustning. Styrelsen framhåller i det sammanhanget Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) rekommendationer i cirkulär nr 1443 (bilaga 5). Styrelsen framför samma synpunkt angående rapportering av incidenter som Hovrätten för Västra Sverige. *Svenska Transportarbetareförbundet* menar att rutinerna kring incidentrapportering bör stramas upp, t.ex. krav på rapportering inom 72 timmar. *Sjöbefälsföreningen* framhåller det som besvärande att det i relationen till hamn- och kuststater främst är befälhavaren som får stå till svars för situationer där våld har utövats av vaktstyrkan ombord.

## Skälen för regeringens förslag

### *Allmänt*

För att en redare ska beviljas tillstånd att anlita säkerhetspersonal för bevakning ombord måste vissa förutsättningar vara uppfyllda. En grundläggande förutsättning är att redaren i sin ansökan kan visa att bevakningen kommer att bedrivas på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt samt att de krav som ställs på bevakning av det här slaget i övrigt kommer att uppfyllas. I praktiken blir det fråga om att redaren måste visa att det eller de säkerhetsföretag som avses anlitas är lämpliga samt har den kompetens som krävs för uppdraget. Redaren måste också visa att organisationen och planläggningen av bevakningen ombord är utformad på ett lämpligt sätt.

Utgångspunkten för bedömningen av tillståndsansökan bör vara om det kan antas att anlitaandet av säkerhetspersonal samt bevakningen kommer att ligga i linje med de internationellt gällande rekommendationerna på

området från bland annat IMO. I IMO:s rekommendationer i cirkulär nr 1405/Rev.2 (bilaga 2) anges att redaren innan han eller hon sluter avtal med ett säkerhetsföretag bör kontrollera vem eller vilka som äger företaget samt företagets struktur, säte, finansiella ställning, kvalitetssystem och ledningens erfarenhet och kompetens. Vidare bör förekomsten av ansvarsförsäkringar avseende verksamheten kontrolleras.

Beträffande kraven på de säkerhetsföretag som anlitas anges det i IMO:s cirkulär nr 1405/Rev.2 vidare att dessa bör kunna uppvisa tidigare erfarenhet från bevakningsuppdrag till sjöss, det gäller särskilt bevakning till skydd mot piratattacker. Erfarenheten bör vara dokumenterad i form av referenser från tidigare uppdragsgivare. De bör även ha kunskap om Best Management Practices (BMP) samt andra metoder för att skydda fartyg mot piratangrepp. Vidare bör företagen ha utarbetat rutiner för hur bevakningen ska bedrivas, däribland rutiner för ordergivning och livräddning. Säkerhetsföretagen bör också känna till de bestämmelser som gäller ombord samt i de länder där säkerhetspersonalen avses tas ombord respektive lämna fartyget. Företagen bör också kunna visa att de har tillstånd att inneha och förvara vapen i de berörda hamnstaterna samt att de har tillgång till juridisk expertis i relevanta frågor.

I det ovan berörda cirkuläret från IMO anges också att personalen hos de säkerhetsföretag som avses anlitas måste framstå som lämplig samt ha den utbildning och kompetens som krävs för uppdraget. Säkerhetsföretagen bör till redaren redovisa att säkerhetspersonalen har kontrollerats med avseende på bland annat tidigare anställningar, fysisk och psykisk hälsa samt utbildning i vapenhantering. Det bör även ha kontrollerats om personalen förekommer i register motsvarande belastningsregistret. Det bör också finnas ett system för fortlöpande kontroll av personalen. Säkerhetsföretagen måste också kunna visa att de kan förse personalen med giltiga legitimationer, visum och färdhandlingar.

Vidare rekommenderas att säkerhetsföretagen ska kunna visa att personalen har nödvändig utbildning och kännedom om fartyget, fartygstypen, ISPS-koden, ISM-koden och BMP. Personalen ska även ha sjukvårdsutbildning.

De rekommendationer från IMO som berörs av *Transportstyrelsen* fanns inte tillgängliga när promemorians remitterades (se bilaga 5). Dessa rekommendationer skiljer sig från de som finns i bilaga 2–4 genom att de riktar sig till säkerhetsföretagen. De utgör en kravbild som ska uppfyllas av säkerhetsföretaget för att kunna komma i fråga för bevakningsuppdragen. Här tas de aspekter som *Transportstyrelsen* berört upp men också många andra. Utgångspunkten vid bedömningen av tillståndsansökan ska vara att verksamheten ska ligga i linje med alla IMO:s rekommendationer.

Den nyss beskrivna slutsatsen innebär förstås inte att kraven i alla avseenden bör skilja sig från sådana krav som gäller enligt lagen om bevakningsföretag i motsvarande hänseende (3 § i den lagen). Detsamma gäller de preciseringsåtgärder på lägre författningsnivåer som antagits med stöd av den lagen, i första hand Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd till denna lag (RPSFS 2012:18, FAP 579-2). I vissa avseenden är kravbilderna i dessa två regelverk mer eller mindre likartade medan de skiljer sig en del åt i andra avseenden, t.ex. när det gäller hanteringen av de särskilda risker som gäller för fartyg som trafikerar högriskområden.

Det finns därför inga hinder att söka ledning i de svenska reglerna vid bedömningen av en ansökan och vid utformningen av tillståndets villkor. Regeringens bedömning är därför också att rekvisiten i förslagets 3 § första och andra stycke kan utformas med ledning av de motsvarande rekvisiten i 3 § lagen om bevakningsföretag. Det finns ingenting i denna övergripande kravbild som motsägs av de krav som ställs i IMO:s rekommendationer.

#### *Särskilda villkor*

Ett tillstånd ska även i övrigt kunna förenas med villkor som gäller utförandet av bevakningen. Det kan till exempel gälla förhållandet mellan befälhavaren och säkerhetspersonalen med avseende på vem som har befälet samt det yttersta ansvaret för verksamheten ombord samt hur ordregivningen ska gå till. Av 6 kap. sjölagen (1994:1009) följer att befälhavaren bär det yttersta ansvaret för fartyget. I föregående avsnitt berördes att vissa regler i sjömanslagen gäller även för dem, t.ex. 53 och 54 §§ om befälhavarens rätt att använda tvångsmedel. Av 47 § andra stycket sjömanslagen följer dessutom att personalen är skyldig att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga av hänsyn till säkerheten ombord. Det betyder att säkerhetspersonalen ombord inte kan agera helt på egen hand för att avvärja vad den uppfattar som en piratattack. I stället måste befälhavaren ge order om att styrkan ska ingripa. Det kan dock tänkas att befälhavaren kan utfärda en stående order om att säkerhetspersonalen under vissa förutsättningar ska ingripa. Rent praktiskt torde under en piratattack säkerhetspersonalen, när denna väl har fått klartecken att sätta igång, komma att få agera självständigt eftersom en befälhavare normalt saknar kompetens att direkt leda sådana operationer. Det kan här finnas ett behov av att i tillståndsvillkoren närmare klargöra vem som ska ha beslutanderätten i vilka situationer samt formerna för ordregivning. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har efterfrågat en reglering i lag eller förordning angående ansvarsförhållandet mellan befälhavaren och säkerhetspersonalen. Regeringen menar att de ovan beskrivna reglerna är tillräckliga för att klargöra den viktiga utgångspunkten att det är befälhavaren som har den yttersta beslutanderätten. Möjligheten att precisera dessa regler ytterligare i särskilda villkor utgör ingen nackdel.

Beträffande rätten att använda våld föreligger enligt 24 kap. 1 § andra stycket 1 och 3 brottsbalken rätt till nödvärn mot ett påbörjat eller överhängande brottsligt angrepp på person eller egendom samt mot den som olovligen försöker tränga in i bl.a. ett fartyg. En gärning som begås i nödvärn ska med hänsyn till angreppets beskaffenhet, det angräpnas betydelse och omständigheterna i övrigt inte vara uppenbart oförsvarlig. Enligt 24 kap. 4 § brottsbalken kan en gärning som utan att utgöra t.ex. nödvärn begås i nöd utgöra brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Enligt paragrafens andra stycke föreligger nöd när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat viktigt av rättsordningen skyddat intresse. Utöver detta gäller också enligt 53 § sjömanslagen att befälhavaren ombord på svenskt fartyg har rätt att bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt för att upprätt-



hålla ordningen ombord. Detsamma gäller den som befälhavaren beordrar att biträda honom eller henne samt den som utan sådan anmaning kommer befälhavaren till hjälp.

I sammanhanget kan *Försvarsmaktens* synpunkt om s.k. insatsregler noteras. Regeringen har ingen annan övergripande uppfattning i denna fråga. Det kan alltså i tillståndets särskilda villkor bli fråga om att reglera hur säkerhetspersonalen mer exakt ska agera när det gäller användningen av våld i händelse av en piratattack. Ett exempel på detta kan vara att säkerhetspersonalen först ska visa piraterna att de har tillgång till skjutvapen i avsikt att förmå dessa att avbryta attacken redan innan de påbörjat bordningsförsök av fartyget. Därefter kan varningsskott få avlossas. Vidare kan regleringen innefatta att verkanseld endast får avlossas som en yttersta åtgärd för att skydda fartyget och de ombordvarande, exempelvis då piraterna påbörjat bordningsförsök eller tagit sig ombord på fartyget. I promemorian är tanken att regler av detta slag ska återfinnas i tillståndsbeslutets särskilda villkor. Det kan dock inte uteslutas att det kan bli aktuellt att ta in sådana regler i en myndighetsföreskrift, jfr. 17 § i den föreslagna lagen.

Försvarsmakten ställer också ett antal konkreta frågor och efterlyser en analys av ansvaret för konsekvenserna av våldsanvändning. Till en början kan det konstateras att det inom sjöfarten sedan lång gällertid för befälhavaren lagstadgad skyldighet att bistå nödställda. Enligt 20 kap. 7 § jämförd med 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen straffas en befälhavare, om han försummar att lämna den som han anträffar i sjönöd all hjälp som är möjlig och behövlig för att den nödställda ska kunna räddas, förutsatt att det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller för de ombordvarande. Försvarsmaktens fråga har utgångspunkten att piratfartyget försatts ur stridbart skick. Innan dess gäller förstås inte skyldigheten eftersom angriparna då inte befinner sig i sjönöd. Befälhavarens skyldighet gäller oavsett om sjönöden har uppkommit till följd av vapen-användning eller inte. Den gäller till och med om befälhavarens fartyg inte haft del i vad som orsakat nödsituationen om det bara befinner sig på ett rimligt avstånd från nödplatsen, jfr. 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen och 6 § sjönödsförordningen (2007:33).

Det har ovan redogjorts för under vilka förutsättningar våld kan användas i självförsvar. För det fall en eldstrid, som medfört att angripare har avlidit eller skadats, håller sig inom nödvärnsrätten ramar upp-kommer alltså inget straffansvar. Av IMO:s cirkulär nr 1405/Rev2 (bilaga 2) framgår i artikel 5.6.3-4 att minst en ur säkerhetspersonalen ska ha medicinsk utbildning och att förstärkt medicinsk utrustning rekommenderas. I artikel 4.3 i IMO:s cirkulär nr 1443 (bilaga 5) framgår att säkerhetspersonalen ska ges medicinsk utbildning av viss omfattning. Denna medicinska kunskap kommer att stå till befälhavarens förfogande när han eller hon har att uppfylla nyss beskrivna skyldigheter i nödsituationer, se 47 § sjömanslagen och artikel 5.6 i det nyss nämnda cirkuläret.

I praktiken kommer syftet med att använda väpnat våld att vara att hålla angriparna på sådant avstånd att någon bordning av fartyget aldrig kommer till stånd. Det finns i dag inget känt exempel på att pirater lyckats ta sig ombord på ett fartyg som har haft beväpnad säkerhetspersonal. I allmänhet har piraterna avbrutit angreppet då de förstått att det finns beväpnad säkerhetspersonal ombord. Det kan dock inte helt ute-

slutas att angrifarna försätts ur stridbart skick på ett sådant sätt att de kommer att befinna sig i sjönöd och därför enligt vad som berördes ovan måste tas ombord. De kommer då att få sättas i land vid första lämpliga tillfälle.

*Hovrätten för Västra Sverige* menar att tillåtligheten av våld vid pirat-attacker bör beröras närmare samtidigt som Försvarsmakten pekar på särarten av de nödvärnsfall som nu är aktuella. Det är riktigt att reglerna i 24 kap. brottsbalken tillämpas och tolkas med hänsyn tagen till de särskilda förutsättningar som gäller för den aktuella situationen. En beskrivning av detta utgör uttalandena i SOU 2011:76, Våld och tvång under internationella insatser, angående rätten till självförsvar i militära sammanhang (avsnitt 6.3.1). Det framhålls i utredningen bl.a. att vid bedömningen av vad som är ett överhängande angrepp bör hänsyn tas till att hotet kommer från enheter som har militär förmåga och som t.ex. har utbildats och utrustats i syfte att tillfoga maximal skada. Utredningen menar att överhängande angrepp rimligen måste anses föreligga när en motståndare utgångsgrupperar för anfall eller intar eldställningar för direkt eller indirekt eld. Ett piratangrepp kan uppvisa vissa likheter med de speciella förutsättningar som berörts av utredningen. De speciella förutsättningar som kan gälla i dessa fall kan utgöra underlag för en tolkning av bestämmelserna om ansvarsfrihet.

När det gäller *Sjöbefälsföreningens* synpunkt kan det konstateras att det inte är möjligt för Sverige att reglera hur berörda hamn- och kuststater ska agera vid eventuella rättsliga efterspel. Detta är å andra sidan ingen nyhet för sjöfartens del som i många olika slags frågor har att förhålla sig till att hamn- och kuststater hävdar jurisdiktion för sina regelverk i en eller annan omfattning. Emellertid bör man på goda grunder kunna anta att klara villkor som bygger på internationellt vedertagna principer gällande befälhavarens roll kan underlätta en rättvis utgång vid eventuella rättsliga efterspel i den främmande hamn- eller kuststaten.

Till utförande av bevakningen får även räknas rapportering, dels från säkerhetspersonalen till redaren och befälhavaren, dels från redaren till ansvariga myndigheter i samband med incidenter. Beträffande det sistnämnda bör det i sammanhanget påpekas att bestämmelserna om rapportering av sjöolyckor i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor är tillämpliga endast under förutsättning att olyckan eller tillbudet inte har orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön (2 d §). Det hänger samman med att lagen om undersökning av olyckor är skriven mot bakgrund av ett sjösäkerhetsintresse snarare än ett sjöfartsskyddsintresse (se prop. 2010/11:116 s. 51 och 110). Befälhavaren har dock en allmän skyldighet enligt 6 kap. 14 § sjölagen att genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver när någon i samband med fartygets drift har eller kan tänkas ha avlidit eller ha fått svår kroppsskada. Det är emellertid av stor vikt att ansvariga myndigheter även får information om incidenter där dödsfall eller skador inte har inträffat. Det gäller särskilt om skjutvapen avfyrats. Det kan därför finnas anledning att förena tillståndet med specifika villkor avseende rapportering.

Regeringen noterar att många remissinstanser, bl.a. *Hovrätten för Västra Sverige* och *Transportstyrelsen*, menar att kraven på rapporter bör framgå av lag. Det hade i och för sig varit möjligt att, liksom föreslås i promemorian, låta tillståndsmyndigheten själv omhänderta denna fråga genom särskilda villkor i tillståndsbeslutet. Eftersom man knappast kan förutse fall där incidentrapportering inte ska förekomma bör det dock i den föreslagna lagens 3 § tredje stycke tas in ett allmänt krav på sådana villkor. Detta görs lämpligen genom att lägga till orden ”rapportering av incidenter” mellan orden ”bevakningen” och ”samt säkerhetspersonalens”. Det finns inte skäl att tynga lagen med den typ av detaljreglering som *Svenska Transportarbetareförbundet* efterlyser.

Som antytts ovan kan det även vara aktuellt att förena tillståndet med särskilda villkor i fråga om säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget. Beträffande säkerhetspersonalen gäller att villkoren kan avse exempelvis vilket antal vakter som ska finnas ombord och vilken sammansättning gruppen ska ha med tanke på fartygets resa, det aktuella riskläget, arbetsuppgifter och typ av fartyg. Det kan också vara aktuellt att ställa krav på att säkerhetspersonalen ska ha uppnått en viss ålder, genomgått vissa kontroller samt ha viss typ av utbildning och kompetens.

### 8.3 Innehav av skjutvapen ombord

**Regeringens förslag:** Ett tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning får förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Tillståndet får förenas med en sådan rätt endast om

1. det finns en risk för att fartyget kan utsättas för angrepp av utomstående personer,
2. skjutvapnen och ammunitionen är avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstår som lämpliga för ändamålet, och
3. säkerhetspersonalen har ändamålsenlig utbildning och även i övrigt är lämpad att inneha skjutvapnen och ammunition.

Om tillståndet innefattar en rätt att inneha skjutvapen och ammunition ska det förenas med villkor om att de ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor om sådan förvaring.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen anser dock att möjligheten att inneha skjutvapen och ammunition ska utformas som en del av tillståndet i sig snarare än som ett villkor. Kravbildningen kompletteras vidare med ett krav som innebär att det ska finnas en risk för att fartyget utsätts för angrepp av utomstående personer. Paragrafen har också kompletterats med en handlingsregel om att säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor gällande förvaring av skjutvapen och ammunition. Paragrafen har också omarbetats redaktionellt.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* framhåller att den föreslagna möjligheten är mycket långtgående då Sverige, liksom många andra stater, tillämpar statligt våldsmonopol och har en restriktiv vapenlagstiftning. En förutsättning för tillstånd till vapen måste vara att alla andra mindre ingripande åtgärder är otillräckliga. Det krävs då en analys i varje enskilt fall av risken för attacker och möjligheten att undvika dessa. Mot denna bakgrund menar hovrätten att de grundläggande förutsättningarna för tillstånd för att anlita beväpnad säkerhetspersonal i förslagets 3 och 5 §§ måste få en annan utformning och skärpas. *Malmö tingsrätt* menar att formuleringen ”får förenas med villkor om att” i förslagets 5 § bör bytas ut mot ”får innefatta en rätt för”. Denna formulering motsvarar bättre straffbestämmelsen i förslagets 13 § första stycket. *Transportstyrelsen* anser att fartygets konstruktion och last, t.ex. brandfarlig last, måste beaktas innan tillståndet förenas med en rätt att medföra skjutvapen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* påpekar att lagförslagets formuleringar saknar begränsande inslag utöver att tillstånden måste förnyas efter två år. Lagregleringen måste vara väsentligen mera tydlig och detaljerad. Möjligheten att använda och hanteringen av helautomatiska vapen bör regleras i lag och förordning. *Transportindustriförbundet* menar att förslagets 5 § bör arbetas om så att det blir huvudregel att tillståndet förenas med rätt att inneha vapen.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian föreslås att ett tillstånd ska få förenas med villkor om att säkerhetspersonalen får inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Den av *Malmö tingsrätt* lämnade synpunkten har fog för sig av det skäl som tingsrätten själv framför men också för att det språkligt är mer korrekt att tala om just en rätt än ett villkor när själva saken handlar om en rätt att inneha vapen ombord. Konsekvensen av detta blir att rätten att inneha skjutvapen och ammunition blir en del av själva tillståndet snarare än ett villkor i detsamma.

Tillståndet kommer delvis att motsvara bestämmelserna i 2 kap. 3 § d, 3 kap. 7 och 9 §§ vapenlagen om tillstånd för innehav och lån av vapen. I promemorian föreslås att det allmänt ska gälla att skjutvapnen och ammunitionen ska vara avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstå som lämpliga för ändamålet. Ett tillstånd som innefattar att den anlitade säkerhetspersonalen får inneha skjutvapen ska även kunna omfatta helautomatiska vapen. I och med att den föreslagna lagen avses att träda i stället för vapenlagen gäller heller inte begränsningen i 2 kap. 6 § vapenlagen att tillstånd för innehav av enhandsvapen och helautomatiska vapen endast får meddelas om det finns synnerliga skäl. Med tanke på de höga riskerna för piratattacker samt brutaliteten i dessa framstår det som rimligt att tillståndsmyndigheten inte specifikt ska behöva göra en prövning av om det finns synnerliga skäl för att meddela tillstånd som innefattar en rätt att inneha enhandsvapen och helautomatiska vapen.

Säkerhetspersonalen ska ha för uppdraget lämplig utbildning och erfarenhet för att inneha skjutvapnen. Vilken utbildning samt lämplighet som ska krävas får regleras i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Det faktum att den föreslagna lagen gäller i stället för vapenlagen gör emellertid att kraven i fråga om skjutskicklighet, utbildning, ålder och liknande inte i alla delar behöver vara exakt samma som de som

föreskrivs med stöd av vapenlagen (11 kap. 2 § b). Precis som i fråga om tillstånd för innehav kan dessa i stället anknyta till de krav som gäller i de länder där säkerhetsföretaget alternativt säkerhetspersonalen har sitt hemvist. IMO:s rekommendationer hindrar dock inte att tillståndsmyndigheten kan låta de regler som gäller med stöd av vapenlagstiftningen, t.ex. när det gäller minimiålder, tjäna till viss ledning om detta med beaktande av tillgänglig sakkunskap och andra hänsyn anses medföra en bättre reglering.

Det framstår också som viktigt för säkerheten att vapnen förvaras på ett betryggande sätt ombord. Tillståndet att anlita beväpnad säkerhetspersonal ombord på ett svenskt fartyg bör därför kunna förenas med villkor om att skjutvapnen och ammunitionen ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Enligt vapenlagen gäller allmänt att när skjutvapen inte brukas ska dessa förvaras i säkerhetsskåp eller i något annat lika säkert förvaringsutrymme. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får sedan utfärda ytterligare föreskrifter om förvaring av vapen. De villkor som påkallas med anledning av den nu aktuella lagen bör kunna utformas med viss ledning av den reglering som gäller med stöd av vapenlagen.

I praktiken kommer det att vara redaren som måste ta ansvar för att det faktiskt installerats tillräckliga förvaringsutrymmen för skjutvapnen och ammunitionen. Den praktiska hanteringen av skjutvapnen och ammunitionen ombord kommer emellertid att falla på säkerhetspersonalen. Lagförslaget bör därför kompletteras med en handlingsregel om detta som riktar sig till just säkerhetspersonalen. Detta är viktigt inte minst för att den straffregel som föreslås i avsnitt 10.4 ska vara tillämplig även i fråga om denna personal.

Som framgått är avsikten att kraven enligt 3 och 5 §§ i den föreslagna lagen ska kunna preciseras genom villkor i tillståndsbeslutet. Det kommer också att vara möjligt att i förordning och myndighetsföreskrifter precisera kraven i tillståndet genom det bemyndigande som föreslås i lagens 17 §. *Hovrätten för Västra Sverige* efterlyser dock en annan och skärpt utformning av kraven enligt 3 och 5 §§ i den föreslagna lagen. I avsnitt 5.2 finns en redogörelse för rekommendationerna i handboken BMP. I BMP finns en lång rad åtgärder för att hindra piratattacker som inte utgörs av beväpnad säkerhetspersonal. Det kan röra sig om fartygets navigation men också utrustning, t.ex. taggtråd och s.k. citadell. I artikel 1.5 i IMO:s cirkulär nr 1405/Rev.2 (bilaga 2) anges att användningen av beväpnad säkerhetspersonal inte ska vara ett alternativ till BMP och andra skyddsåtgärder. Det anges vidare att sådan personal bara ska tas ombord efter en riskanalys. Av artikel 5.14 följer att den beväpnade säkerhetspersonalen ska vidta rimliga åtgärder för att undvika våldsanvändning, och om våld trots allt används ska det inte överskrida vad som är absolut nödvändigt och rimligt under rådande omständigheter. I IMO:s cirkulär nr 1443 (bilaga 5) finns riktlinjer för säkerhetsföretagen och av artikel 3.7 följer att säkerhetspersonalen ska ha kunskap om den senaste versionen av BMP och att användningen av denna inte ska ersättas av säkerhetspersonalen. Utgångspunkten för bedömningen av en ansökan om tillstånd är att det kan antas att anlita säkerhetspersonalen kommer att ligga i linje med internationellt gällande riktlinjer på området från bland annat IMO. Det är med andra ord klart att den

viktiga utgångspunkt som Hovrätten för Västra Sverige lyft fram, att vapnat våld ska vara en sista utväg, ska gälla.

Av de nu berörda IMO-dokumenterna framgår dessutom en lång rad andra krav med likartat syfte, t.ex. krav på säkerhetspersonalen och hur den ska vara sammansatt, utbildad, utrustad och försäkrad. De ovan berörda dokumenterna har en detaljeringsgrad som vida överstiger vad som skulle vara ändamålsenligt och brukligt att reglera i svensk lag. Det är därför att föredra att dessa krav utarbetas på lägre nivåer i det samlade regelverket. Det finns inte skäl att redan i detta sammanhang närmare beröra hur de många olika kraven ska fördelas mellan förordning, myndighetsföreskrifter och särskilda villkor i tillståndsbesluten. Regeringen sympatiserar dock med promemorians allmänna inriktning att mycket kan tas in i de särskilda villkoren i tillståndsbeslutet. Regeringen delar därför inte *Länsstyrelsen i Stockholms län* åsikt om att den detaljeringsgrad som onekligen behövs måste återspeglas i lag eller förordning.

I ett avseende finns dock goda skäl för ett annat synsätt och det gäller en aspekt som redan berörts i avsnitt 7.3 med anledning av en synpunkt som *Länsstyrelsen i Stockholms län* fört fram. Det bör när det gäller just innehav av skjutvapen och ammunition resas ett krav i lagen på att det faktiskt finns en risk för att fartyget kan utsättas för angrepp av utomstående personer. Förhållandet att det faktiskt finns sådana risker är av så central betydelse när det gäller just innehav av skjutvapen och ammunition att det i just det sammanhanget bör komma till uttryck i lagen. Mot bakgrund av detta tillägg bör paragrafen även omarbetas redaktionellt så att den ges en punktuppställning.

Det är regeringens avsikt att precisera det nu berörda kravet genom att i förordning ta in en bestämmelse som begränsar möjligheten att meddela tillstånd till att inneha skjutvapen och ammunition till sådana geografiska områden där det finns risk för angrepp av utomstående personer. Härutöver ska det också vara möjligt att rätten till innehav ska gälla i sådana angränsande geografiska områden i vilka ombordtagning och ilandsättning av beväpnad personal kan ske. De båda nu berörda områdena kommer i och för sig att kunna förändras över tid. Genom den beskrivna konstruktionen kommer dock tillstånden allteftersom de meddelas att ge uttryck för denna begränsning på ett sätt som kommer att motsvara de faktiska riskerna för angrepp av utomstående personer.

*Transportstyrelsens* synpunkt kan omhändertagas genom utformningen av villkoren i tillståndsbeslutet. I sammanhanget bör det noteras att mycket av det som *Transportstyrelsen* efterlyser återfinns i artikel 5.5 i IMO:s cirkulär nr 1443 (bilaga 5). Regeringen bedömer inte att *Transportindustriförbundets* förslag skulle leda till någon förbättring i praktiken och det ligger inte heller i linje med utgångspunkten att vapnat våld ska vara den sista utvägen.

## 8.4 Anteckning i skeppsdagboken

**Regeringens förslag:** Befälhavare som tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera de skjutvapen som tas ombord antecknas i den skeppsdagbok som avses i sjölagen. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Regeringen föreslår dock en annan lydelse av de delar som rör identifiering av skjutvapen och har lagt till en uttrycklig hänvisning till den skeppsdagbok som avses i 18 kap. sjölagen (1994:1009).

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det finns situationer då det är orimligt att kräva av den som för skeppsdagboken att anteckna vem som innehaft vilket vapen ombord. Det kan ske vaktbyten eller inträffa vapenbyten under ett pågående angrepp som skulle vara orimligt att anteckna i skeppsdagboken.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag finns bestämmelser i 6 kap. 4 § och 18 kap. 3 § första stycket sjölagen om skyldigheten för befälhavare att låta föra föreskrivna dagböcker ombord på fartyg. Skeppsdagbok ska föras på handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20. Förs inte skeppsdagboken av befälhavaren ska den föras av den främste av styrmännen.

I syfte att underlätta en utredning av en incident, olycka eller ett brott ombord på ett svenskt fartyg i samband med en piratattack har i promemorian föreslagits att ett antal förhållanden ska antecknas i skeppsdagboken av en befälhavare som tar ombord säkerhetspersonal. Förslaget innebär att säkerhetspersonalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer ska antecknas i skeppsdagboken.

Regeringen anser att promemorians förslag i allt väsentligt bör genomföras. De delar som rör identifiering av skjutvapen bör dock få en något annorlunda lydelse. Detaljkraven när det gäller märkning av skjutvapen uppvisar inte någon fullständig internationell harmonisering. Det är därför rimligare att i lagen ange en mera övergripande beskrivning av de uppgifter som ska antecknas. I myndighetsföreskrifter eller särskilda villkor kommer det dock, när det står klarare vilken nationalitet säkerhetsföretagen typiskt sett kommer att ha, att finnas bättre förutsättningar för att precisera sådana krav än i lagen.

Enligt 18 kap. 3 § andra stycket sjölagen ska noggranna uppgifter föras in i skeppsdagboken avseende vad som inträffar under resan om detta kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång. Närmare bestämmelser om förande av dagbok finns i Transportstyrelsens föreskrifter om skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok samt journal (TSFS 2010:18). Uppräkningen i 18 kap. 3 § andra stycket sjölagen kan emellertid inte med säkerhet anses innefatta brottsutredande myndigheter och av den anledningen fordras en särskild bestämmelse om

detta i den föreslagna lagen om bevakning ombord på svenskt fartyg. För att underlätta en utredning bör det av skeppsdagboken gå att utläsa vem som innehåft vilket vapen ombord. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget bör antecknas i skeppsdagboken. Dessa uppgifter är ägnade att underlätta en utredning av en incident där skjutvapen avfyrats eftersom det är lättare för brottsutredande myndigheter att skapa sig en bild av hur många skott som avlossats. När det gäller *Transportstyrelsens* påpekande innebär knappast anteckningar om vapenbyten som sker vid planerade vaktbyten några större svårigheter. Däremot kan förstås detta vara mycket svårare när det gäller vapenbyten som inträffar under en pågående incident eller eldstrid. En sådan detaljeringsgrad följer dock inte av den föreslagna lydelsen och regeringen hyser ingen tvekan om att preciserande myndighetsföreskrifter och särskilda villkor i ämnet kan utformas på ett rimligt sätt.

## 8.5 Tillståndsmyndighet

**Regeringens förslag:** Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Regeringen bemyndigas att föreskriva vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt lagen.

**Regeringens bedömning:** Regeringen får även föreskriva att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter. Transportstyrelsen bör vara tillståndsmyndighet. Prövningen av frågor om tillstånd bör ske i samråd med Rikspolisstyrelsen.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer bara delvis med regeringens. Regeringen föreslår inte att i en särskild paragraf (promemorians 17 §) ta in regeringens befogenhet att bestämma vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd. Detta inarbetas i stället i 2 §. Regeringen föreslår inte någon regel i lagen om att regeringen kan föreskriva att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter. Slutligen bedömer regeringen att Rikspolisstyrelsens och Transportstyrelsens roller bör vara ombytta.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* menar att förslaget väcker frågor om hur tillståndsprövningen och tillsynen ska gå till i praktiken mot bakgrund av att detta inte är tänkt att innefatta någon granskning av de specifika säkerhetsföretagen. *Rikspolisstyrelsen* pekar på att det inte är utföraren av bevakningen utan beställaren som ska kunna få tillstånd och därefter kunna underkastas tillsyn. Tillsynen blir i huvudsak en administrativ åtgärd när fartyget åter är i svensk hamn och säkerhetspersonalen har lämnat fartyget. Detta högradiga administrativa inslag talar för att polisens särskilda kompetens inte spelar någon roll vid valet av tillståndsmyndighet. I stället är det Transportstyrelsen som ansvarar för sjöfartsfrågor både nationellt och internationellt, t.ex. när det gäller internationella konventioner och kontaktytor med rederinäringen. Däremot är det viktigt att Rikspolisstyrelsen är delaktig i framtagandet av föreskrifter avseende bl.a. vilka vapentyper som ska tillåtas. *Transportstyrelsen* delar promemorians bedömning att fokus i hög grad kommer att ligga på vapenfrågorna och att Rikspolisstyrelsen är lämpligare än



Transportstyrelsen att bedöma såväl tillståndsgivningen som tillsynsfrågor. Styrelsen stödjer också förslaget att den genom samråd ska delta i tillståndsgivningen. *Sveriges Redareförening* anser att Transportstyrelsen är den bäst lämpade tillstånds- och tillsynsmyndigheten. Transportstyrelsen är Sveriges "sjöfartsmyndighet" och har därför en vana vid att umgås med andra flagg-, kust- och hamnstater men också kunskap om sjöfartens specifika och många gånger komplexa villkor. Föreningen framhåller vidare Transportstyrelsens huvudansvar för den Internationella säkerhetskoden (ISPS) som används inom flera områden där piratfrågan hanteras inom IMO. Behovet av vapenkunskap kan tillgodoses genom samverkan med Rikspolisstyrelsen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Regeringen bör bemyndigas att föreskriva vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt den föreslagna lagen. Detta har i motsats till promemorians förslag, som tog in ett bemyndigande i en särskild paragraf, inarbetats i 2 §.

Frågan är sedan vilken myndighet som bör utses att vara tillståndsmyndighet. I princip kan tre myndigheter komma i fråga: Länsstyrelsen i Stockholms län, Rikspolisstyrelsen samt Transportstyrelsen. Beträffande auktorisering av bevakningsföretag samt godkännande av personal gäller enligt 2 och 4 §§ lagen om bevakningsföretag att dessa uppgifter i dag sköts av länsstyrelsen (5 och 6 §§). Auktorisationen samt godkännandet sköts med andra ord på regional nivå. För att länsstyrelsen bör få uppdraget att även svara för tillståndsgivningen enligt den föreslagna lagen talar det faktum att det där finns en betydande erfarenhet av att bedöma frågor som rör hur bevakning ska bedrivas och att den redan i dag hanterar vissa internationella frågor rörande bevakningsverksamhet. Samtidigt gäller att bevakning ombord på fartyg till skydd mot piratattacker utgör en verksamhet som starkt skiljer sig från bevakningsverksamhet så som den bedrivs i Sverige. Till grund för den förstnämnda verksamheten ligger också internationella rekommendationer från bland annat IMO. Vidare är tillståndsgivningen inte avsedd att innefatta en granskning av de specifika säkerhetsföretag eller den personal som ska bedriva bevakningen ombord. I stället är det fråga om att generellt bedöma och godkänna den tänkta organiseringen av bevakningen ombord på ett visst fartyg samt att övervaka att denna sedan följs.

Med tanke på att tillståndsprövningen till stor del kommer att innefatta frågor om vapen och hantering av dessa ombord på fartygen, särskilt i händelse av en piratattack, kan det ligga nära till hands att Rikspolisstyrelsen ska ansvara för dessa frågor. Rikspolisstyrelsen har redan i dag ett allmänt ansvar för vapenfrågor och har den nödvändiga kompetensen på området. Dessutom fattar Rikspolisstyrelsen i dag beslut enligt 3 § lagen (2004:387) om sjöfartsskydd om vilka skyddsnivåer som ska råda ombord på ett fartyg. Frågan om föreskrivande av särskilda villkor i tillstånden kan också förutses vara nära kopplad till de detaljföreskrifter om vapeninnehav ombord som kommer att behöva tas fram med anledning av lagen. Emellertid handlägger Rikspolisstyrelsen inte frågor om det slags vapen som nu är aktuella. Tillståndsgivningen enligt vapenlagen omfattar vanligen andra typer av vapen som jaktvapen och sport-skyttevapen.

Den myndighet som får anses ha bäst kompetens avseende de specifika förhållanden som råder ombord på fartyg är Transportstyrelsen. Det är den myndighet som har ansvar för regleringen av sjösäkerheten och arbetsmiljön ombord på fartyg. Transportstyrelsen har även ett grundläggande ansvar för sjöfartsskyddet enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd. Av den anledningen ligger det nära till hands att Transportstyrelsen bör utgöra tillståndsmyndighet även beträffande dessa frågor. Vad som kan tala emot detta är emellertid att frågan om bevakning ombord är mycket nära kopplad till frågan om användningen av beväpnad säkerhetspersonal.

På grundval av den ovan förda diskussionen gör regeringen bedömningen att Transportstyrelsen får anses vara lämpligare än Rikspolisstyrelsen eller länsstyrelserna att vara tillståndsmyndighet. Inte minst Transportstyrelsens vana att hantera frågor med anknytning till IMO, där mycket av det internationella regelverket kommer att utformas, talar för den myndigheten. Eftersom Transportstyrelsen inte hanterar frågor om skjutvapen i sin verksamhet är det dock viktigt att tillståndsprovningen görs i samråd med Rikspolisstyrelsen. Detsamma gäller framtagandet av myndighetsföreskrifter i de delar dessa kommer att beröra skjutvapen och deras användning, jfr de insatsregler som Försvarsmakten berört i avsnitt 8.2.

*Åklagarmyndigheten* framför farhågor angående tillståndsprovningen. Det är riktigt att tillståndsprovningen inte blir lika ingående som om det hade varit frågan om ett svenskt bevakningsföretag enligt lagen om bevakningsföretag. Detta ska förstås mot bakgrund av de praktiska svårigheter som följer av verksamhetens internationella karaktär och som gör det svårt att tillämpa normala auktorisations- och godkännandeförfaranden. Säkerhetsföretagen kommer, såvitt nu kan bedömas, så gott som uteslutande att vara utländska. Som redan berörts i avsnitt 7.2 kommer kraven som ställs på rederierna att få genomslag mot säkerhetsföretagen eftersom de senare måste uppfylla de krav som ställs för att kunna anlitas. Dessutom uppvägs svårigheterna som onekligen finns delvis av att det internationella samfundet genom IMO har antagit internationella rekommendationer för säkerhetsföretagen genom cirkulär nr 1443 (bilaga 5). Regeringen ser ett stort värde i att den nu aktuella verksamheten följer det internationella samfundets rekommendationer. Det förtjänar i sammanhanget också att framhållas att upplägget med att rederiet snarare än säkerhetsföretaget kan beviljas tillstånd motsvarar den konstruktion som valts i Danmark och Norge, se avsnitt 5.3.

## 8.6 Övriga frågor rörande tillstånd

<p><b>Regeringens förslag:</b> Tillståndsmyndighetens beslut i tillståndsärenden, förelägganden om vite och återkallelseärenden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för denna.</p>
---

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I regeringens förslag anges emellertid uttryckligen genom en hänvisning till lagrum vilka beslut som ska kunna överklagas. Det klargörs då även att förelägganden som förenats med vite ska vara möjliga att överklaga. Vissa redaktionella justeringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Stockholm* ställer sig frågande inför om förslaget 16 § innebär att även vitesförelägganden ska kunna överklagas. I förlängningen av denna tveksamhet är det önskvärt att alla de beslut som ska kunna överklagas enligt 16 § uttryckligen tas upp i bestämmelsens lydelse.

**Skälen för regeringens förslag:** Beslut i tillståndsärenden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Överklagandet kan gälla såväl avslag på själva ansökan om tillstånd som villkoren i tillståndet men också återkallelse av tillståndet. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten. Överklagandebestämmelsen bör justeras i det klargörande syfte som *Kammarrätten i Stockholm* föreslagit. De olika beslut som ska kunna överklagas ska således framgå direkt av bestämmelsen genom hänvisningar till relevanta lagrum. När det särskilt gäller frågan om förelägganden och vite så bör även förelägganden som förenats med vite vara möjliga att överklaga men inte förelägganden som inte förenats med vite, jfr. 8 kap. 1 § lagen (2011:1200) om elcertifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av den föreslagna lagen samt om tillstånd för sådan bevakning. Det kan vara fråga om bestämmelser rörande utförande av bevakningen, vapeninnehav eller förvaring av vapen men också geografiska begränsningar beträffande vilka områden tillstånd för vapeninnehav ska kunna meddelas för. Sådana bestämmelser är generella till sin karaktär och avser samtliga fartyg som omfattas av tillstånd varför de bör genomföras som detaljföreskrifter snarare än som villkor i de enskilda tillstånden. Ett annat exempel är här detaljföreskrifter rörande utformningen av ansökan om tillstånd.

## 9 Tillsyn

### 9.1 Tillsynsmyndighet

**Regeringens förslag:** Tillståndsmyndigheten ska även utöva tillsyn över att den föreslagna lagen, de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och de beslut som har meddelats med stöd av den följs. Andra myndigheter ska på begäran biträda tillståndsmyndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen. Vid tillsynen ska tillståndsmyndigheten särskilt kontrollera att de krav och villkor som ställs på bevakning som omfattas av den föreslagna lagen är uppfyllda. En redare ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Tillståndsmyndigheten ska även ha rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen. En redare ska årligen lämna en redogörelse till tillståndsmyndigheten avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver ska få meddela föreskrifter om tillsyn över bevakningen av denna lag.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I regeringens förslag anges dock uttryckligen att tillsynen ska utövas för att lagen, föreskrifterna i anslutning till den och tillståndsbesluten ska följas. Vissa redaktionella ändringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* menar att den valda lagstiftningstekniken leder till viss osäkerhet om vad som ingår i tillsynsuppgiften. Det kan övervägas om inte tillsynen i stället bör ta sin utgångspunkt i klara handläggningsregler angivna i lag. *Hovrätten* ifrågasätter också vilka praktiska möjligheter svenska utlandsmyndigheter kan ha att bistå med tillsynen. *Åklagarmyndigheten* menar att förslaget väcker frågor om hur tillståndsprovningen och tillsynen ska gå till i praktiken. Det faktum att bevakningen och eventuell våldshantering kommer att ske långt från svenskt territorium kommer att innebära stora svårigheter för en effektiv tillsyn. Tillståndsmyndighetens granskning kommer att ske i efterhand varför få brister eller överträdelser lär uppdagas. *Transportstyrelsen* menar att biträdet till tillsynsmyndigheten bör kunna överlämnas till s.k. klassificeringssällskap (erkända organisationer). Det skulle innebära orimliga kostnader om endast styrelsens egna inspektörer kunde lämna Rikspolisstyrelsen biträde vid tillsyn av t.ex. föreskrivna säkerhetsskåp. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att en tillsynsmyndighet bör ha god kontroll över verksamheten, särskilt som det rör sig om att legitimera en möjlighet för beväpnade personer att använda våld. Lika svårt som promemorian bedömt det vara för svensk polis att ingripa mot brott på fartyg i internationell fart kommer tillsynsmyndighetens uppdrag att vara, särskilt som myndigheten inte själv granskat verksamheten. Utöver förslagen om årlig verksamhetsredogörelse och anteckningarna i skeppsdagboken bör det finnas en kontinuerlig avrapportering när en incident, t.ex. involverande skottlossning eller skador, har inträffat så att en omprovning kan ske skynd-

samt. Det bör krävas att sådan rapportering, liksom enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag, sker snarast. Länsstyrelsen ser sammanfattningsvis inte utan viss tveksamhet på att en svensk myndighet genom sin tillsyn uppfattas som garant för beväpnad säkerhetspersonal som myndigheten inte själv kontrollerat.

**Skälen för regeringens förslag:** Tillståndsgivningen och tillsynen över att bevakningen bedrivs i enlighet med tillståndet är nära förbundna med varandra. Det framstår som lämpligt att tillståndsmyndigheten även utövar tillsynen. Transportstyrelsen bör därför även utgöra tillsynsmyndighet.

Det framstår som viktigt att tillståndsgivningen följs upp genom en tillsyn över hur bevakningen genomförs ombord på de berörda fartygen. Det gäller särskilt som de flesta rederier kan förväntas ansöka om att få använda beväpnad säkerhetspersonal ombord. Tillståndsmyndigheten ska utöva tillsyn över att lagen, föreskrifter som har meddelats i anslutning till den och tillståndsbesluten följs. Den ska särskilt kontrollera om bevakningen bedrivs på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt samt i övrigt uppfyller de krav som kan ställas på bevakning av det slaget. I praktiken kommer detta att innebära att kontrollera att bevakningen uppfyller gällande internationella rekommendationer på området. Organisationen och planläggningen måste även i övrigt ha utformats på ett lämpligt sätt i praktiken. Innefattar tillståndet en rätt för säkerhetspersonalen att inneha skjutvapen ska dessa samt ammunitionen vara avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstå som lämpliga för ändamålet.

I syfte att underlätta tillsynen ska den redare för ett fartyg som omfattas av tillstånd årligen lämna en redogörelse avseende den bevakning som bedrivits ombord på fartyget under föregående år till tillståndsmyndigheten. Redogörelsen ska lämnas före mars månads utgång. I övrigt ska en redare lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Tillståndsmyndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen. Det kan till exempel röra sig om att tillståndsmyndigheten vill kontrollera hur vapnen förvaras ombord. Om omständigheterna inte föranleder annat bör tillsynen normalt kunna inskränkas till att endast omfatta en genomgång av den redogörelse rederiet lämnat. Endast i undantagsfall torde inspektion av fartygen vara nödvändig.

Mot bakgrund av att regeringen i motsats till promemorian gör bedömningen att Transportstyrelsen bör vara tillstånds- och tillsynsmyndighet uppkommer inte det behov av att Transportstyrelsen biträder Rikspolisstyrelsen som promemorian berört. Transportstyrelsen kan nu själv i egenskap av tillsynsmyndighet utföra den delen av tillsynen. Det kan dock inte uteslutas att det i de delar av tillsynen som berör skjutvapen kan finnas ett behov av att det omvända biträdet ska kunna lämnas. Promemorian har också tagit upp att även svenska utlandsmyndigheter ska kunna biträda vid tillsynen när det gäller fartyg som sällan eller aldrig trafikerar svensk hamn. *Hovrätten för Västra Sverige* torde visserligen ha rätt i att utlandsmyndigheternas roll blir begränsad men mot bakgrund av verksamhetens internationella karaktär saknas ändå skäl att utesluta dem från möjligheten att biträda. Regeringen föreslår därför att

promemorians förslag i 7 § första stycket andra meningen trots allt ska vara kvar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver bör även bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn över bevakningen. Det kan exempelvis röra sig om detaljföreskrifter avseende innehållet i den årliga redovisning som redaren ska lämna. När det gäller *Transportstyrelsens* påpekande vill regeringen inte för närvarande föreslå en sådan delegationsmöjlighet eftersom det skulle innebära ett överlämnande av myndighetsuppgift till ett utländskt organ.

Regeringen anser beträffande Hovrätten för Västra Sveriges andra synpunkt att förslaget i 7 § andra stycket inte leder till någon egentlig osäkerhet. Det har ovan berörts vad tillsynen kommer att bestå i och förslagets 7 § har fått en förtydligad lydelse. Regeringen kan inte, i vart fall inte i avsaknad av något praktiskt exempel, se på vilket sätt handläggningsregler skulle förbättra förslaget.

*Åklagarmyndigheten* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* riktar kritik mot den tänkta tillsynsordningen. Det är i och för riktigt att det finns en del praktiska svårigheter och att tillsynen inte kan bli likadan som om det hade varit frågan om en verksamhet som bedrivs i Sverige av ett svenskt företag. Genom det valda upplägget uppkommer ändå en möjlighet till prövning och tillsyn av det svenska rättssubjekt som ska köpa tjänsten. Regleringen får genomslag då rederierna vid upphandlingen av tjänsten har att rikta krav mot säkerhetsföretagen för att kunna uppfylla kraven enligt tillståndet. Rederiet kan inte upphandla tjänsten av ett säkerhetsföretag som inte kan leverera en tjänst som lever upp till kraven. Rederiet får vid upphandlingen kräva att säkerhetsföretaget kan presteras dokumentation i relevanta hänseenden.

Länsstyrelsen har förstås rätt i att konsekvenserna av att medföra beväpnad säkerhetspersonal kan bli allvarliga. Men det är också viktigt att inte glömma bort de betydelsefulla intressen som den föreslagna lagen är avsedd att kunna skydda. De piratattacker som förslaget syftar till att förhindra kan vara mycket brutala och resultera inte bara i sjömäns dödsfall utan också i långvariga utpressningsscenarioer som drabbar inte bara sjömännen utan även deras närstående och rederierna mycket hårt.

En incidentrapportering av det snitt Länsstyrelsen är inne på ska krävas. Detta har berörts i avsnitt 8.2. På vilket sätt rapporteringen skulle vara kontinuerlig är dock svårt att se. När incidenten väl är överspelad ska en rapportering ske så snart det är möjligt men någon kontinuerlig rapportering av incidenten därefter fyller knappast något praktiskt syfte. Regeringen delar Länsstyrelsens tankar om skyndsamt omprövning, jfr. nästa avsnitt. Det ska dock ur praktisk synvinkel framhållas att eventuella återkallelser måste ta hänsyn till det enkla förhållande att incidenterna typiskt sett kommer att inträffa på öppet hav, kanske åtskilliga dagar från nästa hamnanlöp.

## 9.2 Föreläggande och återkallelse

**Regeringens förslag:** Underlåter en redare att lämna upplysningar, låta tillståndsmyndigheten ta del av handlingar eller lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga redaren att göra det. Ett sådant föreläggande ska få förenas med vite. Tillståndsmyndigheten får även förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Ett sådant föreläggande ska få förenas med vite. Tillståndsmyndigheten får också besluta att återkalla ett tillstånd om förutsättningarna inte längre är uppfyllda eller om det i övrigt finns särskild anledning till återkallelse. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd gäller omedelbart, om inte något annat anges. Beslut om återkallelse får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövnings-tillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens. Regeringen har dock försett 11 § med en egen rubrik och gjort vissa redaktionella justeringar.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* menar att det inte klart framgår om återkallelse av tillstånd kan ske när tillståndsmyndigheten anser att det inte längre finns behov av tillstånd. Det är också oklart om återkallelse kan ske om säkerhetspersonalen uppträtt olämpligt men inte brutit mot något villkor i tillståndet.

**Skälen för regeringens förslag:** Underlåter en redare att lämna upplysningar, att lämna tillgång till handlingar eller att lämna en redogörelse, bör tillståndsmyndigheten ha rätt att förelägga redaren att göra detta. Föreläggandet ska kunna förenas med vite. Får tillståndsmyndigheten i samband med tillsynen kännedom om brister bör denna också ha rätt att förelägga redaren att vidta rättelse eller andra åtgärder. Det kan exempelvis vara fråga om att rutinerna för bevakningen ombord behöver ändras så att dessa bättre svarar mot villkoren i tillståndet. Är förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfyllda bör detta kunna återkallas. Detsamma gäller när det finns särskild anledning till återkallelse. Ett exempel på den förstnämnda situationen kan vara att det i samband med tillsynen upptäcks att bevakningen bedrivs i strid med villkoren och att redaren inte vidtar rättelse trots vitesföreläggande. Vid allvarliga brott mot tillståndet eller dess villkor, det gäller särskilt i fråga om innehav av vapen, bör tillståndet kunna återkallas utan föregående begäran om rättelse eller vitesföreläggande. Ett exempel på en situation när det i övrigt kan finnas särskild anledning att återkalla ett tillstånd är när ett fartyg flaggats ut i samband med en försäljning. Andra exempel är när ett fartyg har huggits upp eller sjunkit. Någon gång kan det också tänkas vara frågan om sådant olämpligt beteende som *Hovrätten för Västra Sverige* tagit upp. Ett beslut om återkallelse bör gälla omedelbart om inte något annat beslutas. Det kan dock ibland vara opraktiskt att återkalla ett tillstånd med omedelbar verkan under en pågående resa eftersom fartyget kan befinna sig på öppet hav åtskilliga dagar från nästa hamnanlöp.

*Hovrätten för Västra Sverige* har också tagit upp frågan om återkallelse när behov inte längre föreligger. Fartyg i internationell sjöfart kan anlöpa många olika destinationer runt om i världen. Ibland kan fartygen gå i

långvarigt förutbestämda rutten men så är inte alltid fallet och en förutbestämd rutt kan också ändras med kort varsel. Det är bl.a. mot denna bakgrund som tillstånd enligt 4 § i den föreslagna lagen kan gälla inte bara för viss resa utan också under viss tid, dock längst två år. För tillståndsmyndigheten, liksom för övrigt även för redaren, är det alltså svårt att göra någon heltäckande bedömning av det framtida behovet av tillstånd. Det förhållandet att inga tillstånd kan vara längre än två år får därför av praktiska skäl anses vara en tillräcklig begränsning.

Beslut om återkallelse bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

## 10 Straffansvar

### 10.1 Brott mot kravet på tillstånd

**Regeringens förslag:** En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan tillstånd anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* menar att det bör övervägas om inte även någon som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift bör kunna straffas enligt denna straffbestämmelse.

**Skälen för regeringens förslag:** En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är om det krävs ytterligare sanktioner utöver att tillståndsmyndigheten kan förelägga redaren att vidta rättelse samt att återkalla ett tillstånd för bevakning. Vad som talar för att även straffrättsliga sanktioner bör användas i det här sammanhanget är att det annars inte skulle finnas någon sanktion mot en redare som väljer att anlita säkerhetspersonal utan tillstånd. I 14 § lagen (1974:191) om bevakningsföretag föreskrivs att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bedriver bevakningsverksamhet utan att ha auktorisation döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Att en redare anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av den föreslagna lagen utan att det finns tillstånd för detta bör ur straffrättslig synvinkel kunna jämföras med att en person utan auktorisation bedriver bevakningsverksamhet. En bestämmelse motsvarande den som återfinns i 14 § lagen om bevakningsföretag bör således införas. Den betyder exempelvis att den som i ansvarig ställning på ett rederi uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar ett säkerhetsföretag utan att tillstånd finns kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Straffbestämmelsens lydelse omfattar inte bara fallet att tillstånd helt saknas utan också fallet att tillstånd visserligen finns men att innehav av skjutvapen skett i strid med den rätt som tillståndet förenats med, t.ex. genom att andra slags vapen än dem som tillståndet omfattat tagits ombord.

*Åklagarmyndigheten* menar att det bör övervägas om någon annan än redaren bör omfattas av bestämmelsen. Regeringen är dock av uppfatt-



ningen att straffbestämmelsen bör kopplas till den som är skyldig att inneha tillstånd enligt den föreslagna lagens 2 §, dvs. bara redaren. Det finns inte tillräckliga skäl att låta straffbestämmelsen omfatta någon annan personkategori.

## 10.2 Lämnande av osann uppgift

**Regeringens förslag:** En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar osann uppgift i de upplysningar tillståndsmyndigheten begär eller i den redogörelse som årligen ska lämnas till myndigheten döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte berört frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** En redare ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Vidare ska en redare före mars månads utgång varje år lämna en redogörelse avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år till tillståndsmyndigheten. Att uppgifterna är korrekta är av avgörande betydelse för bedrivandet av tillsynen. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar osann uppgift i de upplysningar som tillsynsmyndigheten begär eller i den redogörelse som årligen ska lämnas till myndigheten bör därför kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. En motsvarande straffbestämmelse återfinns i 14 § lagen om bevakningsföretag.

## 10.3 Brott rörande innehav av vapen

**Regeringens förslag:** Den som i samband med bevakning som omfattas av den föreslagna lagen uppsåtligen innehar skjutvapen eller ammunition ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd döms till fängelse i högst ett år. Om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens. Termen ”skjutvapen” har dock ersatt ”vapen” och termen ”ammunition” har lagts till.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* menar att det kan ifrågasättas om inte, liksom i vapenlagen (1996:67), även oaktsamt innehav av skjutvapen utan tillstånd bör omfattas. I ett fall där tillståndet innebär någon oklarhet, t.ex. beträffande vapentyp, bör man undvika de svårigheter som ett krav på uppsåt kan innebära om någon med hänvisning till oklarheten innehar tyngre vapen än tillståndet medger. *Malmö tingsrätt* menar att promemorian ger föga vägledning om hur ett brott av normalgraden ska bedömas. Eftersom det rör sig om avsevärt tyngre vapen kan det ifrågasättas om praxis enligt vapenlagen kan tillämpas. Tingsrätten saknar vidare överväganden till varför det saknas motsvarighet till 9 kap. 1 § tredje stycket vapenlagen om oaktsamhetsbrott och

ringa brott. *Åklagarmyndigheten* anför generellt om straffbestämmelser att sådana bör undvikas om man redan från början inser att brott inte kommer att vara möjliga att utreda och lagföra. Eftersom brotten kommer att begås utanför EES-området på internationellt vatten och i stor utsträckning av utländska medborgare utan anknytning till Sverige kommer brotten om de alls anmäls att bli svåra att utreda och lagföra.

**Skälen för regeringens förslag:** Som ovan anmärkts i avsnitt 7.3 är den föreslagna lagen avsedd att träda i stället för lagen om bevakningsföretag och vapenlagen. Det medför att straffbestämmelsen om vapenbrott i 9 kap. 1 § vapenlagen inte kommer att vara tillämplig i fråga om bevakning som omfattas av lagen. Att säkerhetspersonal uppsåtligen medför vapen ombord utan att rätt till detta finns i tillstånd eller att tillståndet överskrids genom att kraftfullare skjutvapen än tillåtet medförs ombord är att jämställa med vapenbrott och bör därför vara kriminaliserat. Det gäller särskilt som det här kommer att vara fråga om kraftfullare skjutvapen än de som normalt används i bevakningssammanhang. Den som i samband med bevakning som omfattas av den föreslagna lagen uppsåtligen innehar skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd bör således kunna dömas till fängelse. Samma straffskala bör gälla som för vapenbrott enligt 9 kap. 1 § första stycket vapenlagen.

*Hovrätten för Västra Sverige* ifrågasätter om inte även oaksamhet bör vara straffbart. Straffbestämmelsen riktar sig i första hand mot den utländska säkerhetspersonalen. Denna kommer i allmänhet att borda det svenska fartyget i den befogade förvissningen att frågor om vapens tillåtlighet har klarats ut av redaren eftersom denne enligt den föreslagna lagens 2 § har att ansöka om tillståndet för anlåtande av säkerhetspersonal som kan vara beväpnad. Det är således redarens ansvar att tillse att bevakningen utförs inom tillståndets ramar, jfr. förslagets 12 §. Sådana oklarheter som hovrätten tagit upp bör då inte gå ut över säkerhetspersonalen utan den redare som utan ett tillräckligt omfattande tillstånd anlitat dem, jfr. förslagets 12 §. Om säkerhetspersonalen kan beslås med uppsåt är det dock enligt regeringens bedömning rimligt att de bär ett straffrättsligt ansvar. Det finns mot bakgrund av den kraftfulla beväpning det kommer att vara frågan om inte tillräckliga skäl att införa ett straffansvar för ringa brott.

Om brottet är grovt bör, i likhet med vad som gäller för grovt vapenbrott enligt 9 kap. 1 § andra stycket vapenlagen, kunna dömas till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Den typ av skjutvapen som kan vara aktuell i detta sammanhang, t.ex. helautomatiska skjutvapen, är redan som utgångspunkt farligare än många andra skjutvapen. Vid bedömandet av om ett brott ska anses som grovt ska det beaktas att denna typ av skjutvapen medförts ombord utan att tillstånd över huvud taget föreligger eller när betydligt farligare skjutvapen än som medgivits i tillståndet medförts ombord. Däremot bör ett mindre överskridande av tillståndet inte bedömas som grovt brott även om det rör sig om sådana farliga skjutvapen.

När det gäller *Åklagarmyndighetens* anmärkningar kan det konstateras att de beskrivna svårigheterna onekligen finns. Förhållandet att ett visst brott kan vara svårt att utreda utgör dock inte i sig självt ett skäl för att underlåta att straffbelägga ett icke önskvärt beteende. Dessutom finns de

berörda svårigheterna redan i dag för alla de brott som polismyndigheterna redan har ett utredningsansvar för inom ramen för den allmänna brottsbekämpande verksamheten. Det kan t.ex. tänkas att en misshandel eller ett narkotikabrott begås ombord på ett svenskt fartyg av utländska medborgare utan annan anknytning till Sverige än att de har anställning på fartyget. Det finns dock sedan lång tid särskilda regler i syfte att så långt möjligt lindra de problem som följer med just sjöfartens periodvisa isolering och stora avstånd till den normala ordningsmakten, se t.ex. reglerna om befälhavares rätt att använda vissa tvångsmedel i sjömanslagen (1973:282). Mot svårigheterna måste också ställas att inslaget av vapenhantering innebär att det finns starka ordningsskäl som talar för att vissa icke önskvärda beteenden ska kunna straffas. Regeringen anser att promemorians förslag härvidlag är väl avvägt.

## 10.4 Brott rörande förvaring av vapen

**Regeringens förslag:** Den som i fråga om förvaring av skjutvapen eller ammunition uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av den föreslagna lagen döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I regeringens förslag till lagtext anges dock även det subjektiva rekvisitet uttryckligen. Vidare har termen "skjutvapen" ersatt "vapen" och termen "ammunition" lagts till. Slutligen innefattar iregeringens förslag bara brott mot villkor och inte mot föreskrifter.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* påpekar att bestämmelsen saknar subjektivt rekvisit och att det kan ifrågasättas om inte bestämmelsen utgör ett sådant blankettstraffbud som numera anses stå i strid med regeringsformen. *Kammarrätten i Stockholm* påpekar också att bestämmelsen saknar subjektivt rekvisit. *Malmö tingsrätt* har likaså påpekat frånvaron av subjektivt rekvisit men också efterfrågat överväganden angående medverkansansvar. *Åklagarmyndigheten* framhåller att bestämmelsen utgör ett s.k. blankettstraffbud och bör ses över mot bakgrund av vad som uttalats i praxis från Högsta domstolen om förvaltningsmyndigheters möjlighet att fylla ut blankettstraffbud med fängelse i straffskalan.

**Skälen för regeringens förslag:** Beträffande brott mot föreskrifterna rörande förvaring av vapen gäller allmänt att dessa är straffsanktionerade enligt 9 kap. 2 § b vapenlagen. Den som bryter mot föreskrifterna döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Starka skäl talar för att brott mot villkor rörande förvaring av vapen ombord på fartyg i samband med bevakning som omfattas av den föreslagna lagstiftningen bör omfattas av straffansvar på motsvarande sätt. En straffbestämmelse som motsvarar den i 9 kap. 2 § b vapenlagen bör därmed införas i den föreslagna lagen. En person som bryter mot villkor om förvaring av skjutvapen som meddelats med stöd av lagen bör således kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Straffbestämmelsen kan tillämpas på den redare som bryter mot ett villkor i tillståndet i frågor om förvaring, t.ex. genom att inte se till att förvaringsutrymmen enligt tillståndet faktiskt finns att tillgå. Redaren kommer däremot inte att finnas ombord på fartyget under dess resor utan den praktiska hanteringen av skjutvapnen och ammunitionen kommer där i stället att skötas av säkerhetspersonalen. I förslagets 5 § andra stycke har därför föreslagits en regel som innebär att säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor om förvaring. En person i säkerhetspersonalen som bryter mot villkor om förvaring som meddelats med stöd av lagen bör således kunna dömas enligt bestämmelsen.

Det påpekande som flera remissinstanser gjort angående frånvaron av subjektivt rekvisit ska beaktas. På motsvarande sätt som gäller för denna typ av gärningar enligt vapenlagens bestämmelser ska såväl uppsåtliga som oaktsamma gärningar kunna bestraffas. När det gäller *Malmö tingsrätts* påpekande angående medverkansansvar är regeringen av uppfattningen att bestämmelser om detta inte behövs. De allmänna bestämmelserna om medverkan i 23 kap. 4 § brottsbalken är tillämpliga.

I rättsfallet NJA 2005 s. 33 kom Högsta domstolen fram till att det inte är förenligt med 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen att förvaltningsmyndigheter tillåts att genom normgivning fylla ut s.k. blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på sådant vis att den gärning som straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga genom deras föreskrifter. I promemorian anges inte huruvida de föreskrifter som anges i förslagets 14 § är avsedda att utgöras av förordning eller myndighetsföreskrifter. Men framför allt omfattas inte villkor i tillståndsbeslutet, t.ex. rörande förvaring, av den ovan berörda begränsningen. Frågor om förvaring av vapen torde dock typiskt sett vara av så, för det enskilda fartyget, individuell karaktär att det är lämpligast att frågan bestäms genom villkor i tillståndsbeslutet. Regeringen anser därför att orden "föreskrifter eller" kan utgå från lydelsen (jfr. prop. 2011/12:109, Vissa åtgärder mot illegala vapen, s. 22 f.). Den av t.ex. Hovrätten för Västra Sverige berörda problematiken kring blankettstraffbud uppkommer då inte.

## 10.5 Underlåtenhet att anteckna i skeppsdagboken

**Regeringens förslag:** Till böter döms en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att säkerhetspersonalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord, typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera skjutvapnen samt den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget antecknas i den skeppsdagbok som avses sjölagen. Detsamma ska gälla den som lämnar osann uppgift i skeppsdagboken.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens. Redaktionella ändringar har dock gjorts.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* efterlyser ett förtydligande av när en anteckning i skeppsdagboken ska göras i syfte att tydliggöra

när straffansvaret inträder. Myndigheten framför också att det vid en granskning i efterhand kommer bli mycket svårt att konstatera om anteckningarna är korrekta. *Sjöfartsverket* ifrågasätter det proportionella i att straffbelägga oaktsamhet på grund av bristfälliga vapenkunskaper när det gäller att i skeppsdagboken anteckna rätt förhållanden om vapenmodeller och deras kalibrar.

**Skälen för regeringens förslag:** I avsnitt 8.4 har föreslagits att en befälhavare som tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera skjutvapnen som tas ombord antecknas i den skeppsdagbok som avses i 18 kap. sjölagen. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas. Sådana uppgifter framstår som nödvändiga för tillsynen samt vid en utredning av en incident som inträffat ombord. En befälhavare som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att se till att föreskrivna uppgifter antecknas i skeppsdagboken bör dömas till böter. Samma sak gäller i fråga om lämnande av osann uppgift i skeppsdagboken. Bestämmelsen motsvaras här av straffstadgandet i 20 kap. 11 § sjölagen. I den bestämmelsen föreskrivs att den som bryter mot bestämmelserna i sjölagen om förande av dagbok och kladd till dagbok straffas med böter. Detsamma gäller då oriktig eller vilseledande uppgift lämnas.

*Åklagarmyndighetens* önskemål om tydliggörande av när anteckningar ska göras i skeppsdagboken torde vara tillgodosett genom 18 kap. 2 § sjölagen. Denna regel innebär att anteckningarna ska föras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får antecknas i kladd. En sådan anteckning ska föras in i dagboken så snart det kan ske. Eftersom de nu aktuella anteckningarna ska föras i just skeppsdagboken kommer regeln om när anteckningar ska göras att gälla även dessa anteckningar, jfr. hänvisningen till 6 § som i sin tur innehåller en hänvisning till 18 kap. sjölagen.

Det kan för övrigt anmärkas att om någon försummar sin skyldighet att föra skeppsdagbok eller kladd enligt sjölagen eller lämnar han uppsåtligt eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden så kan han dömas till böter enligt 20 kap. 11 § första stycket sjölagen. Den nu föreslagna paragrafen behövs dock för att även de nu aktuella uppgifterna ska omfattas av straffbarhet. De bevisvårigheter som *Åklagarmyndigheten* tagit upp torde inte på något avgörande sätt skilja sig åt mellan den nu aktuella straffregeln och de som redan finns i sjölagens 20 kap. 11 §.

Det är inte meningen att befälhavaren ska tvingas att skaffa sig expertkunskaper om vapenmodeller och deras kalibrar. Mot bakgrund av att det är frågan om vapen med viss eldkraft måste det ändå ställas krav på att befälhavaren antecknar dessa förhållanden med en viss grad av noggrannhet och därför tillägnar sig viss kunskap om sådana förhållanden. Befälhavaren bör dock kunna utgå från att vapendokumentation och andra uppgifter erhållits från rederiet eller säkerhetspersonalen är riktig. I ett enskilt fall kan dock en befälhavare antecknat en så förhållandevis otvetydigt felaktig uppgift att, om den inte kvalificerar för uppsåt, bör utgöra straffbar oaktsamhet. Vidare har som framgår av avsnitt 8.4 detaljeringskravet i förslagets 6 § justerats något. *Sjöfartsverkets* farhåga

bedöms därför sammanfattningsvis som överdriven. Om den beaktades skulle också det nu aktuella förhållandet regleras annorlunda än vad som är fallet med skeppsdagboken i övrigt, jfr. 20 kap. 11 § sjölagen som innefattar oaktsamhet.

## 11 Sekretess

### 11.1 Allmänt

En ansökan om tillstånd för bevakning enligt den föreslagna lagen kan förutses innehålla vissa uppgifter av känslig natur. För att få tillstånd för bevakning måste redaren redogöra för hur det är avsett att fartyget ska skyddas i samband med en piratattack. Uppgifter som ingår i fartygets skyddsplan kan då behöva lämnas i ansökan. En ansökan kan också tänkas innefatta vissa uppgifter om affärs- och driftförhållanden rörande dels den egna transportverksamheten, dels det säkerhetsföretag som avses att anlitas. Även handlingarna i ett tillsynsärende hos myndigheten kan tänkas innehålla sådana uppgifter. Samtidigt råder en grundläggande princip i svensk rätt att allmänna handlingar hos myndigheter ska vara offentliga. En myndighet kan endast neka att lämna ut en allmän handling om det finns en sekretessgrund för detta i lag, närmast offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). En fråga som uppstår i sammanhanget är därmed om tillståndsmyndigheten enligt gällande rätt kan sekretessbelägga uppgifter i en ansökan respektive handling i ett tillsynsärende. De relevanta bestämmelserna i sammanhanget är 18 kap. 8 § och 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen.

### 11.2 Säkerhets- eller bevakningsåtgärder

**Regeringens bedömning:** Uppgifter som finns i ansöknings- och tillsynsärenden som även återfinns i fartygets skyddsplan kan sekretessbeläggas enligt 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* vänder sig mot promemorians slutsats att sekretessen bara skulle gälla uppgifter i fartygets skyddsplan. Även andra uppgifter som rör säkerhets- eller bevakningsåtgärd men som inte finns i skyddsplanen torde omfattas av sekretessen. *Sveriges Redareförening* anför att det måste förutsättas att den årliga rapport som ska lämnas enligt förslaget omfattas av sekretessen enligt 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen eftersom denna rapport kommer att innehålla uppgifter, t.ex. skyddsplanen, vapen, övningar och citadell-placering, som i fel händer kan skada syftet med den föreslagna lagen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen gäller sekretess för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om

det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs och åtgärden avser den civila sjöfarten. Av förarbetena (prop. 2003/04:58 s. 9–10 och 12) framgår att det är av synnerlig vikt att uppgifterna rörande fartygens och hamnanläggningarnas skyddssystem kan hållas hemliga. I annat fall motverkas hela syftet med sjöfartsskyddet. De uppgifter som kan sekretessbeläggas är sådana som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärder. En förutsättning för detta är att det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs. Uppgifter som kan sekretessbeläggas är till exempel information om beredskap för att hindra att någon obehörig tar sig ombord på fartyget, svagheter i fartygets utrustning och innehållet i vissa godsfräsändelser. Vidare kan det avse information om vilket område inom en hamnanläggning som kan komma att spärras av i en viss situation och det sätt på vilket visst gods ska kontrolleras.

Bestämmelsen i 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen är skriven mot bakgrund av de internationella bestämmelserna om sjöfartsskydd, det vill säga ISPS-koden (International Ship and Port Facility Code) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Det bör emellertid inte hindra att en myndighet kan tillämpa bestämmelsen även i fråga om uppgifter i en ansökan om tillstånd för bevakning enligt den föreslagna lagen som också återfinns i skyddsplanen för fartyget. I annat fall skulle känsliga uppgifter i skyddsplanen oavsiktligt kunna läcka ut. Angående *Transportstyrelsens* synpunkt kan anmärkas att sekretessens föremål, som styrelsen också är inne på, inte är begränsat till fartygets skyddsplan utan till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd. Promemorian innehåller egentligen ingen annan slutsats utan tar mera upp fartygets skyddsplan som ett exempel på vad som kan omfattas av sekretess. Den rapportering som *Sveriges Redareförening* tagit upp kommer att utgöra en del av den föreslagna lagens tillsynsordning, jfr. den föreslagna lagens 8 §. De exempel som föreningen anger är sådant som enligt regeringens uppfattning omfattas av sekretessens föremål.

### 11.3 Affärs- eller driftförhållanden

**Regeringens bedömning:** Uppgifter om affärs- eller driftförhållanden hos redaren och det säkerhetsföretag som avses anlitas kan sekretessbeläggas enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen. En förutsättning för att bestämmelsen ska vara tillämplig är emellertid att det i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) anges i vilken utsträckning sekretessen gäller.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer delvis med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte berört frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen kan bland annat vissa uppgifter i en statlig myndighets verksamhet som består i tillståndsgivning och tillsyn med avseende på transportverksamhet sekretessbeläggas. Det sagda fordrar emellertid att regeringen har meddelat föreskrifter om detta. Sekretessen kan avse

bland annat uppgifter om en enskilds affärs- eller driftförhållanden. Uppgifterna får bara sekretessbeläggas om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Även uppgifter om andra ekonomiska eller personliga förhållanden för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet kan sekretessbeläggas. Verksamhet av det slag som avses i 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen kan i vissa fall ge en myndighet kännedom också om andra förhållanden hos tredje man än sådana som kan betecknas som affärs- eller driftförhållanden. Det sistnämnda skyddet är starkare i och med att det här inte uppställs något skaderekvisit. I stället råder absolut sekretess. Regeringen har med stöd av 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen meddelat föreskrifter om sekretess i 9 § offentlighets- och sekretessförordningen. En förutsättning för att bestämmelserna i 9 § offentlighets- och sekretessförordningen ska vara tillämpliga är emellertid att det i bilagan till förordningen anges i vilken utsträckning sekretessen gäller. För att sekretess ska gälla i fråga om uppgifter om affärs- eller driftförhållanden hos redaren respektive säkerhetsföretaget framstår det därmed som nödvändigt att införa en ny punkt i bilagan om att sekretess gäller hos tillståndsmyndigheten avseende ansöknings- och tillsynsärenden enligt den föreslagna lagen.

#### 11.4 Behov av att sekretessbelägga andra uppgifter?

**Regeringens bedömning:** Något behov av att sekretessbelägga andra uppgifter finns inte.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte berört frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** En ytterligare fråga är om det finns behov av att kunna sekretessbelägga andra uppgifter än de som täcks av bestämmelserna i 18 kap. 8 § 5 respektive 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen. Genom 18 kap. 16 § offentlighets- och sekretesslagen gäller sekretess för uppgift i ärende enligt vapenlagen (1996:67) om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan fara för att vapen eller ammunition kommer till brottslig användning. Det kan t.ex. vara frågan om uppgifter som gör det möjligt att kartlägga enskilda personers vapeninnehav. Det är emellertid svårt att se att det skulle finnas något motsvarande behov rörande ansökningar om tillstånd för bevakning eller tillsynsärenden enligt den föreslagna lagen. I och med att tillstånden är generella till sin karaktär och att vapnen endast befinner sig ombord på fartygen under en kort period finns knappast någon risk för att uppgifterna kan användas för att exempelvis planera ett brott. Något ytterligare behov av att sekretessbelägga uppgifter i ansöknings- och tillsynsärenden enligt den föreslagna lagen finns därför inte.



## 12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagen ska träda i kraft den 1 mars 2013.

**Promemorians förslag:** Promemorian föreslår att lagen ska träda i kraft den 1 januari 2013.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte berört frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian bedöms att lagen (1974:191) om bevakningsföretag och vapenlagen (1996:67) omfattar bevakning som utförs av beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska fartyg även när dessa befinner sig utanför svenskt territorium. De båda lagarna är dock primärt skrivna utifrån svenska förhållanden och är därför inte anpassade till den situation som råder ombord på fartyg som trafikerar områden där det finns risk för piratattacker. Samtidigt gäller att risken för piratattacker gradvis har ökat. Attackerna har också med tiden kommit att bli mer brutala till sin karaktär. Av den anledningen och för att inte i onödan äventyra säkerheten för besättningarna ombord på svenska fartygen som trafikerar områden där det finns risk för piratattacker bör den föreslagna lagen träda i kraft så snart som möjligt. Med hänsyn tagen till den tid det kan uppskattas att få denna lagrådsremiss behandlad i Lagrådet och det därpå följande arbetet med att ta fram en proposition, riksdagens behandling av denna samt arbetet med förordningar och nödvändiga myndighetsföreskrifter bedöms den föreslagna lagen kunna träda i kraft tidigast den 1 mars 2013.

Regeringen bedömer att det saknas behov av övergångsbestämmelser.

## 13 Konsekvenser

### 13.1 Ekonomiska konsekvenser

#### *Kostnader för det allmänna*

**Regeringens förslag och bedömning:** En ny lag om bevakning ombord på svenskt fartyg medför inte några väsentliga kostnader för tillståndsmyndigheten eller Sveriges Domstolar. För prövning av en ansökan om tillstånd och tillsyn ska tillsynsmyndigheten få ta ut en avgift. Kostnaderna för såväl avgiftsbelagd som övrig verksamhet bedöms rymmas inom befintliga anslag.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen föreslår dock till följd av att Transportstyrelsen ska vara tillstånds- och tillsynsmyndighet att en avgift ska kunna tas ut även för tillsyn. Det stycke i förslagets 4 § som berör avgifter flyttas till en egen paragraf som också kommer att beröra avgifter för tillsyn.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* menar att inte bara prövning av ansökan ska vara avgiftsbelagd utan också tillsynen. Detta skulle harmoniera med motsvarande bestämmelser för Transportstyrelsen inom andra verksamhetsområden. *Transportstyrelsen* framför samma synpunkt och hänvisar till att annan tillsynsverksamhet är avgiftsfinansierad. Det skulle därför bli komplicerat 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.

**Skälen för regeringens bedömning:** Lagförslaget berör endast bevakning ombord på svenska fartyg och som går i trafik helt eller delvis utanför EES-området. Beträffande fartyg ägda av svenska redare, men som flaggas utomlands, gäller att frågan om bevakning regleras av flaggstatens lag. I dagsläget finns det 16 stycken svenska fartyg för vilka tillstånd för bevakning ombord kan förväntas sökas. Fartygen innehåller en och samma redare. Det förefaller inte sannolikt att antalet tillståndsärenden skulle komma att bli väsentligt fler inom den närmaste framtiden.

Beträffande ärendehanteringens gäller att tillstånd för bevakning kan meddelas för en period om högst två år. Det framstår som sannolikt att rederiet i fråga kommer att ansöka om tillstånd för den perioden. Även om tillstånden föreslås omfatta visst fartyg kommer dessa att vara likartade. Med andra ord förutses handläggningen av ansökningar och beviljandet av tillstånd inte vara alltför tidskrävande.

Beträffande tillsynen gäller att den normalt bör kunna inskränkas till att omfatta en genomgång av den redogörelse rederiet har lämnat. Endast i undantagsfall torde det kunna bli aktuellt att inspektera fartygen. Det bör i det här sammanhanget påpekas att om en incident inträffar ombord, exempelvis en skjutning, så har polismyndigheterna redan i dag ett utredningsansvar inom ramen för den allmänna brottsbekämpande verksamheten.

För prövning av tillstånd och tillsyn ska utpekad myndighet kunna ta ut avgifter. Det är på förhand svårt att uppskatta den exakta tidsåtgången för tillståndsgivning för bevakning ombord eftersom det handlar om en ny typ av verksamhet i Transportstyrelsen. En ungefärlig uppskattning på tidsåtgång som Transportstyrelsen tagit fram visar att prövning av tillstånd för ett fartyg kan förväntas ta sammanlagt 11 timmar i anspråk. Med en avgift på 1 400 kronor per timme ger det en sammanlagd debitering för varje tillståndsansökan på drygt 15 000 kronor. Om ett rederi har för avsikt att ansöka om tillstånd för fler fartyg i dess flotta och avser att anlita säkerhetspersonal från samma säkerhetsföretag bör tidsåtgången minska då samma säkerhetsföretag bedöms. Men tillståndet är ändå fartygsspecifikt och förutsättningarna kan därmed variera. Transportstyrelsens bedömning är att den totala tidsåtgången då kan förväntas bli 6 timmar vilket ger en total debitering per fartyg på drygt 8 000 kronor. Om ett rederi har ett större antal fartyg av liknande karaktär som ansöker om tillstånd samtidigt kan man anta att varje behandling av en ansökan bör kunna ske mer effektivt och generera än mindre genomsnittlig tidsåtgång. Transportstyrelsen bedömer att tidsåtgången kan förväntas bli 3 timmar fr.o.m. med det sjätte fartyget från samma rederi förutsatt att

ansökningarna görs vid samma tillfälle vilket minskar de totala kostnaderna ytterligare. I beräkningarna ingår inte eventuella avgifter från andra myndigheter som kan bli aktuella för samråd.

Den typ fartyg som kommer beröras av bevakning ombord är lastfartyg som redan debiteras med en årsavgift för tillsyn oaktat de nu aktuella förslagen. Denna avgift kommer inte att påverkas av den tillsyn Transportstyrelsen kommer att bedriva i enlighet med förslagen.

Förslaget att tillståndsmyndighetens beslut i ärenden enligt 2–5 och 9–11 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (16 §) innebär en ny målkategori i dessa domstolar. Förslaget om inrättande av straffbestämmelser (12–15 §§) innebär nya arbetsuppgifter för de allmänna domstolarna. Regeringen bedömer dock att antalet mål i domstolarna kommer att vara få och att kostnaderna för kan rymmas inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga resurser.

### *Kostnader för näringslivet*

**Regeringens bedömning:** Eftersom prövningen av en ansökan och tillsyn föreslås avgiftsbeläggas kommer kostnaderna för de redare som önskar använda sig av beväpnad säkerhetspersonal ombord att öka. Kostnadsökningarna framstår dock som marginella.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte berört frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget innebär att det är redaren som ansöker om tillstånd i stället för säkerhetsföretaget. Transportstyrelsens avgiftssättning har beskrivits i föregående avsnitt. Därutöver tillkommer kostnaderna för att ta fram underlag till ansökningarna. En stor del av detta underlag kan emellertid förväntas bestå av material som säkerhetsföretaget måste tillhandahålla även i en situation där ett anlåtande av ett säkerhetsföretag inte skulle kräva något tillstånd. Även det förhållandet att tillstånd kan beviljas för en period om två år är ägnat att minska redarnas administration. Den stora kostnaden i sammanhanget utgörs i stället av kostnaderna för att anlita säkerhetsföretagen.

## 13.2 Övrigt

Förslaget bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

## 14 Författningskommentar

### Förslaget till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg

#### 1 §

Denna lag gäller för bevakning ombord på svenskt fartyg i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen gäller i fråga om fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och som befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I fråga om bevakning och innehav av skjutvapen och ammunition som kräver tillstånd enligt denna lag, tillämpas inte lagen (1974:191) om bevakningsföretag eller vapenlagen (1996:67).

Med skjutvapen och ammunition avses i denna lag detsamma som i 1 kap. 2 och 5 §§ vapenlagen.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

I *första stycket* anges att lagen är begränsad till att avse bevakning ombord på svenskt fartyg i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen gäller endast i fråga om fartyg som omfattas av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Med det senare avses, med avseende på farvatten, inre vatten och territorialhav som tillhör en stat som tillhör EES. Däremot innefattas inte internationellt vatten även om staten på detta har inrättat en s.k. ekonomisk zon.

Förhållandet att lagen enbart tillämpas i fråga om fartyg som omfattas av ISPS-koden innebär att endast fartyg vars bruttodräktighet uppgår till 500 eller mera kan komma i fråga för att medföra säkerhetspersonal ombord. Detta framgår genom en hänvisning till den EU-förordning som genomfört ISPS-koden för medlemsstaternas del. Säkerhetspersonalen får medföras ombord så länge fartyget befinner sig utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Med utomstående personer avses andra personer än fartygets besättning, passagerare och andra personer som vistas ombord med befälhavarens samtycke.

Av *andra stycket* framgår att i fråga om bevakning och innehav av skjutvapen och ammunition som kräver tillstånd enligt lagen, tillämpas inte lagen (1974:191) om bevakningsföretag eller vapenlagen (1996:67). Beträffande annan bevakning eller vapeninnehav ombord på svenska fartyg gäller emellertid lagen om bevakningsföretag och vapenlagen (se vidare avsnitt 6.3). Det betyder exempelvis att det krävs auktorisation enligt lagen om bevakningsföretag för att få utföra bevakning ombord på färjor mellan Sverige och Finland. I fråga om en vanlig besättningsmans innehav av vapen ombord på ett svenskt fartyg gäller tillämpliga delar av vapenlagen eftersom denne inte ingår i den bevakning som kan tillåtas enligt lagen. Undantaget omfattar bara skjutvapen och ammunition varför

sådana föremål som avses i 1 kap. 3 § vapenlagen, t.ex. ljuddämpare och tårgasanordningar, i stället omfattas av tillämpliga delar av vapenlagen. Detta gäller oavsett om de innehåller av en besättningsman eller någon ur säkerhetspersonalen.

Bevakning ombord på färjor och kryssningsfartyg i syfte att hålla ordning i restauranger och nattklubbar samt förhindra stölder i butiker faller utanför tillämpningsområdet. Det framgår genom att lydelsen hänför sig till angrepp av utomstående personer. Detta skiljer sig från situationen på färjor och kryssningsfartyg eftersom angreppen där kommer från personer som släppts ombord med befälhavarens samtycke.

I andra stycket anges avslutningsvis att med skjutvapen och ammunition ska avses detsamma som i 1 kap. 2 och 5 §§ vapenlagen.

## 2 §

Tillstånd krävs för att en redare ska få anlita säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag. Ansökan om tillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten).

I paragrafen föreskrivs att en redare som anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av lagen ska ha tillstånd för detta. Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Regeringen avser att i förordning peka ut vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt lagen (tillståndsmyndighet). Förhållandet att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter omfattas av regeringens restkompetens. Övervägandena finns i avsnitten 8.1 och 8.5.

## 3 §

Tillstånd får beviljas endast om det kan antas att bevakningen

1. kommer att bedrivas på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt, och
2. i övrigt kommer att uppfylla de krav som ställs på bevakning av det aktuella slaget.

Vid prövning enligt första stycket ska det särskilt beaktas att organisationen och planläggningen av bevakningen har utformats på ett lämpligt sätt.

Ett tillstånd ska förenas med villkor i fråga om utförandet av bevakningen, rapportering av incidenter samt säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget. Tillståndet får också förenas med villkor i sådana frågor som anges i första stycket 1 och andra stycket.

I paragrafen anges förutsättningarna för att tillstånd ska få beviljas samt att tillståndet ska förenas med vissa villkor. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Beträffande *första* och *andra stycket* gäller att lagtexten är i vissa avseenden identisk med 3 § lagen om bevakningsföretag (se första stycket 1 och 3 samt andra stycket) som reglerar förutsättningarna för att bevilja auktorisation. Vilka krav som ställs för att tillstånd ska beviljas enligt den föreslagna lagen måste emellertid av naturliga skäl skilja sig i vissa avseenden från den praxis som utbildats i anslutning till lagen om bevakningsföretag. Det är här fråga om en annan situation med helt andra risker. Utgångspunkten för bedömningen av tillståndsansökan bör vara

om det kan antas att anlita personal av säkerhetspersonal samt bevakningen kommer att ligga i linje med de internationellt gällande riktlinjerna på området från bland annat International Maritime Organization (IMO), se avsnitt 8.2 vid underrubriken Allmänt.

I tredje stycket anges att tillståndet även ska förenas med villkor avseende utförandet av bevakningen, rapportering av incidenter samt säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget. För det fall bestämmelser rörande detta finns i föreskrifter meddelade med stöd av lagen – det kan exempelvis vara fråga om minimiålder eller krav på viss utbildning – bör det räcka med att i tillståndet hänvisa till föreskrifterna. Även utfyllnad och preciseringar av sådana krav som följer av första stycket 1 och andra stycket kan utformas som villkor i tillståndsbeslutet.

#### 4 §

Tillståndet ska avse anlita personal av säkerhetspersonal för bevakning ombord på ett visst fartyg samt vara begränsat till en viss resa eller viss tid. Giltighetstiden för ett tillstånd får vara högst två år.

Paragrafen uppställer vissa begränsningar för beviljande av tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

I paragrafen anges att tillståndet ska avse bevakning ombord på visst fartyg. Det betyder att en redare som opererar en flotta av fartyg måste söka tillstånd för varje individuellt fartyg. Det är i första hand bara de fartyg som trafikerar farvatten där det finns risk för piratattacker som ska kunna beviljas tillstånd för den typ av bevakning det här är fråga om. Gör en redare gällande att ett visst fartyg som för närvarande inte trafikerar sådana farvatten kan komma att sättas in i sådan trafik bör det dock gå att få tillstånd även för detta fartyg. Större rederier byter inte sällan fartyg mellan olika trader.

Tillståndet ska vidare vara begränsat till en viss resa eller viss tid. I praktiken kan det förväntas att de flesta redare kommer att ansöka om tillstånd för viss tid, men i vissa fall kan det vara fråga om en enstaka resa, exempelvis vid leverans av ett nybygge eller då fartyget sålts för upphuggning. Tillståndet giltighetstid bör inte kunna vara längre tid än två år. Därefter måste redaren lämna in en ny ansökan. En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är om tillståndet ska innehålla en översättning på utländska språk, närmast engelska, franska och spanska, eftersom det kan förväntas att tillståndet kommer att behöva visas upp för utländska hamnstatsmyndigheter i samband med att säkerhetspersonal tas ombord respektive sätts i land. Frågan om översättning får emellertid regleras i den till lagen anslutande förordningen eller myndighetsföreskrifterna.

#### 5 §

Ett tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning får förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Tillståndet får förenas med en sådan rätt endast om

1. det finns en risk för att fartyget kan utsättas för angrepp av utomstående personer,

2. skjutvapnen och ammunitionen är avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstår som lämpliga för ändamålet, och

3. säkerhetspersonalen har ändamålsenlig utbildning och även i övrigt är lämpad att inneha skjutvapnen och ammunitionen.

Om tillståndet innefattar en rätt att inneha skjutvapen och ammunition ska det förenas med villkor om att de ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor om sådan förvaring.

Av paragrafen följer att under vissa förutsättningar får tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Tillståndet får också förenas med villkor att skjutvapnen och ammunitionen ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

I *första stycket* av paragrafen anges att tillståndet får förenas med en rätt för säkerhetspersonalen att inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Det är inte nödvändigt att ange exakt vilket vapen det ska vara fråga om utan det bör räcka med att ange vapentyp, modell, kaliber och liknande. Beträffande kaliber kan det också vara aktuellt att föreskriva en viss maximal kaliber i stället för att ange en exakt sådan. I annat fall kan ett byte av säkerhetsföretag försvåras. En inledande förutsättning för att tillståndet ska kunna förenas med en nu berörd rätt är att det finns en risk för att fartyget kan utsättas för angrepp av utomstående personer. Denna riskbedömning ska göras mot bakgrund av i vilka geografiska områden det faktiskt förekommer pirater. Detta kommer att utvecklas i förordning och i besluten om tillstånd kommer den närmare geografiska omfattningen att behöva preciseras.

En vidare förutsättning är att skjutvapnen och ammunitionen ska vara avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstå som lämpliga för ändamålet. Det bör i sammanhanget anmärkas att bevakningen är tänkt att utgöra en form av egenskydd. Skjutvapnen får därmed inte uteslutande vara avsedda för angrepp. Det bör till exempel inte komma ifråga att tillståndet skulle omfatta vapen utformade för att sänka piratfartyg eller liknande. Bedömningen av om skjutvapen är lämpliga för ändamålet ska bl.a. göras mot bakgrund av fartygets art. Möjligheten till väpnat skydd är i första hand avsett för lastfartyg. Det torde vara mycket osannolikt att ett svenskflaggat kryssningsfartyg med passagerare alls skulle trafikera områden där det föreligger risk för angrepp av utomstående personer. Om en sådan ansökan skulle förkomma bör den dock som utgångspunkt inte bifallas eftersom det inte kan anses lämpligt att använda sig av väpnat egenskydd i ett sådant fall. För det fall ett kryssningsfartyg, t.ex. på grund av försäljning, behöver förflyttas till en destination som medför trafik i högriskområden skulle dock ett tillstånd kunna komma i fråga om inga passagerare ska medfölja.

En annan viktig förutsättning är också att säkerhetspersonalen har utbildning och även på andra sätt är lämpad att inneha skjutvapnen. Som anmärkts i avsnitt 8.3 behöver det dock inte vara fråga om exakt den utbildning och lämplighet som krävs enligt föreskrifter meddelade med

stöd av vapenlagen även om sådana krav kan tjäna till viss ledning. Innehav av vapen utan att rätt i tillstånd föreligger kan föranleda straffansvar enligt 13 §.

I *andra stycket* anges att tillståndet ska förenas med villkor att skjutvapnen och ammunitionen ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. Säkerhetspersonalen är skyldig att följa sådana villkor och brott mot dem kan föranleda straffansvar enligt 14 §.

## 6 §

Befälhavare som enligt bestämmelserna i denna lag tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera de skjutvapen som tas ombord antecknas i den skeppsdagbok som avses i 18 kap. sjölagen (2004:1009). Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas.

I paragrafen anges att en befälhavare som enligt lagen tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera de skjutvapen som tas ombord antecknas i skeppsdagboken. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas. Övervägandena finns i avsnitt 8.4. Underlåtenhet att se till att föreskrivna uppgifter antecknas kan föranleda straffansvar enligt 15 §.

## 7 §

Tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att denna lag, de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och de beslut som har meddelats med stöd av lagen följs. Andra myndigheter ska på begäran biträda tillståndsmyndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

Vid tillsynen ska tillståndsmyndigheten särskilt kontrollera att de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ är uppfyllda.

Paragrafen reglerar vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet samt vad tillsynen avser och vad som särskilt ska kontrolleras vid tillsynen. Övervägandena finns i avsnitt 9.1.

I *första stycket* av paragrafen regleras att tillsyn över bevakningen utövas av tillståndsmyndigheten. Tillståndsmyndigheten ska utöva tillsyn över att lagen, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och tillståndsbesluten följs. Det sistnämnda innefattar även beslutets villkor. Andra myndigheter ska på begäran biträda tillståndsmyndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

I *andra stycket* regleras att tillståndsmyndigheten särskilt ska kontrollera att de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ är uppfyllda. I hög grad torde det bli fråga om att kontrollera att bevakningen uppfyller de krav som följer av lagen, föreskrifter samt besluten och deras villkor. Dessa krav ska i allt väsentligt ligga i linje med internationella rekommendationer på området. Organisationen och planläggningen måste även i övrigt ha utformats på ett lämpligt sätt i praktiken. Inne-



fattar tillståndet en rätt för säkerhetspersonalen att inneha skjutvapen ska kontrolleras att vapnen samt ammunitionen är avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstå som lämpliga för ändamålet. Även säkerhetspersonalens utbildning och lämplighet för att inneha skjutvapnen ska kontrolleras.

### **8 §**

En redare ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Tillståndsmyndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen.

En redare ska före mars månads utgång varje år lämna en redogörelse till tillståndsmyndigheten avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år.

Paragrafen reglerar skyldigheten för redaren att till tillståndsmyndigheten lämna upplysningar, handlingar samt en årlig redogörelse avseende bevakningen. I paragrafen regleras också rätten för tillståndsmyndigheten att få tillträde till berörda fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 9.1.

I *första stycket* regleras att redaren ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Utöver detta har också tillståndsmyndigheten rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen.

Enligt *andra stycket* ska redaren före mars månads utgång varje år lämna en redogörelse till tillståndsmyndigheten avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år.

### **9 §**

Underlåter en redare att enligt 8 § lämna upplysningar, låta tillståndsmyndigheten ta del av handlingar eller lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga redaren att göra det. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen anges att för det fall en redare underlåter att lämna upplysningar, lämna tillgång till handlingar eller lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga denne att fullgöra detta. Ett sådant föreläggande får förenas med vite. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

### **10 §**

Tillståndsmyndigheten får förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen anges att tillståndsmyndigheten får förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Tillståndsmyndigheten får förena föreläggandet med vite. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

## 11 §

Tillståndsmyndigheten får besluta att återkalla ett tillstånd om de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ inte längre är uppfyllda eller om det i övrigt finns särskild anledning till återkallelse.

Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

I paragrafen regleras under vilka förutsättningar ett tillstånd kan återkallas och när ett beslut om återkallelse ska gälla. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

I *första stycket* anges att tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna som anges i 3 och 5 §§ inte längre är uppfyllda. Ett exempel på den förstnämnda situationen kan vara att det i samband med tillsynen upptäcks att bevakningen bedrivs i strid med villkoren och att redaren inte vidtar rättelse trots vitesföreläggande. Vid allvarliga brott mot tillståndet eller dess villkor, det gäller särskilt i fråga om innehav av vapen, bör tillståndet kunna återkallas utan föregående begäran om rättelse eller vitesföreläggande. Exempel på situationer när det i övrigt kan finnas särskild anledning att återkalla ett tillstånd är när ett fartyg har flaggats ut i samband med en försäljning, när ett fartyg har huggits upp eller sjunkit.

I *andra stycket* anges att ett beslut om återkallelse gäller omedelbart om inte annat föreskrivs. Den sistnämnda situationen kan exempelvis vara att redaren aviserar att fartyget kommer att flaggas ut ett visst datum och att tillståndsmyndigheten beslutar att återkalla tillståndet från det datumet. Det kan vidare med hänsyn till att fartyg kan befinna sig på öppet hav åtskilliga dagar från nästa hamnanlöp i vissa situationer vara opraktiskt att återkalla ett tillstånd med omedelbar verkan under en pågående resa.

## 12 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms en redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet utan tillstånd anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag eller lämnar osann uppgift i fall som avses i 8 §.

I bestämmelsen anges att en redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet utan tillstånd anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag eller lämnar osann uppgift i fall som avses i 8 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Övervägandena finns i avsnitt 10.1 och 10.2. Med redare avses den som svarar för den nautiska driften av ett fartyg. Det är med andra ord inte nödvändigt att fartyget ägs av vederbörande. Utgör redaren en juridisk person får den eller de personer som inom organisationen ansvarar för och fattar beslut rörande säkerhetsfrågorna normalt anses vara den eller de som också bär det straffrättsliga ansvaret för uppsåtligt eller oaktsamt anlitan av säkerhetspersonal utan tillstånd eller lämnande av osann uppgift. Det kan exempelvis vara fråga om den verkställande direktören eller skyddschefen på rederiet beroende på hur verksamheten är organiserad. Bestämmelsens lydelse omfattar inte bara fallet att tillstånd helt saknas utan också fallet att tillstånd visserligen finns men att innehavet skett i strid med en rätt enligt tillståndet,

t.ex. genom att andra slags vapen än dem som tillståndet omfattat tagits ombord.

### 13 §

Till fängelse i högst ett år döms den som i samband med bevakning som omfattas av denna lag uppsåtligen innehar skjutvapen eller ammunition ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd.

Om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

I paragrafen straffbeläggs innehav av skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 10.3.

I *första stycket* anges att den som i samband med bevakning som omfattas av denna lag uppsåtligen innehar skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd döms till fängelse i högst ett år. Brottet är att jämställa med vapenbrott enligt 9 kap. 1 § vapenlagen. Det betyder att säkerhetspersonal som uppsåtligen innehar vapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd eller i strid med vad som föreskrivits enligt denna rätt i tillståndet kan dömas till ansvar. Av paragrafens lydelse följer att innehavet ska ha samband med bevakning som omfattas av lagen. Redare, befälhavare och besättning utför inte sådan bevakning. Dessa personkategoriers innehav av skjutvapen bedöms därför inte enligt lagen utan enligt vapenlagen.

I *andra stycket* anges att om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Den typ av skjutvapen som kan vara aktuella i detta sammanhang, t.ex. helautomatiska skjutvapen, är redan som utgångspunkt farligare än många andra skjutvapen. Vid bedömandet av om ett brott ska anses som grovt ska beaktas att denna typ av skjutvapen medförts ombord utan att rätt till innehav över huvud taget föreligger eller när betydligt farligare skjutvapen än som medgetts i tillståndet medförts ombord. Däremot bör ett mindre överskridande av tillståndet inte medföra att brottet bedöms som grovt även om det rör sig om sådana farliga skjutvapen som berörts ovan.

### 14 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som i fråga om förvaring av skjutvapen eller ammunition uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av denna lag.

I paragrafen anges att den som i fråga om förvaring av vapen bryter mot föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av denna lag döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Bestämmelsen kan tillämpas på den redare som bryter mot ett villkor i tillståndet i frågor om förvaring, t.ex. genom att inte se till att förvaringsutrymmen enligt tillståndet faktiskt finns att tillgå. Den praktiska hanteringen av skjutvapnen och ammunitionen ombord under en resa sköts av säkerhetspersonalen. I förslagets 5 § andra stycke finns en bestämmelse som innebär att säkerhetspersonalen är skyldig att följa villkor om förvaring. En person i säkerhetspersonalen som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot sådana villkor kan dömas enligt bestämmelsen. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.

### 15 §

Till böter döms en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att de uppgifter som anges i 6 § antecknas i skeppsdagboken. Detsamma ska gälla den som lämnar osann uppgift i skeppsdagboken.

I paragrafen föreskrivs att till böter döms en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att säkerhetspersonalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, kaliber och identifikationsnummer eller annan uppgift som kan identifiera skjutvapnen som tas ombord antecknas i skeppsdagboken. Detsamma gäller den ammunition som ska antecknas i skeppsdagboken enligt 6 §. Samma sak gäller i fråga om lämnande av osann uppgift i skeppsdagboken. Befälhavaren kan delegera uppgiften att föra anteckningar i skeppsdagboken till någon av styrmännen ombord, men får fortfarande anses ha det övergripande ansvaret för att anteckningar förs på ett korrekt sätt. Övervägandena finns i avsnitt 10.5.

### 16 §

Tillståndsmyndighetens beslut i ärenden om tillstånd enligt 2–5 §§, om föreläggande vid vite enligt 9 och 10 §§ och om återkallelse av tillstånd enligt 11 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras rätten att överklaga tillståndsmyndighetens beslut i ärenden enligt lagen. Övervägandena finns i avsnitten 8.6 och 9.2.

I *första stycket* anges att tillståndsmyndighetens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I *andra stycket* anges att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### 17 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för och tillsyn över bevakningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av den föreslagna lagen samt om tillstånd för sådan bevakning. Det kan vara fråga om bestämmelser rörande utförande av bevakningen, vapen innehav eller förvaring av vapen men också geografiska begränsningar beträffande i vilka områden tillståndet ska innefatta en rätt till vapen innehav. Sådana bestämmelser är generella till sin karaktär och avser samtliga fartyg som omfattas av tillstånd varför de bör genomföras som detaljföreskrifter snarare än som villkor i de enskilda tillstånden. Ett annat exempel är här detaljföreskrifter rörande utformningen av ansökan om tillstånd. Paragrafen innefattar också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn över bevakningen. Övervägandena finns i avsnitten 8.6 och 9.1.

## **18 §**

För prövning av en ansökan om tillstånd och tillsyn får en avgift tas ut av tillståndsmyndigheten.

I paragrafen anges att för prövningen av en ansökan om tillstånd och tillsyn får en avgift tas ut av tillståndsmyndigheten. Övervägandena finns i avsnitt 13.1.

### **Ikraftträdandebestämmelsen**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2013.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 mars 2013.

# Promemorians lagförslag

## Förslag till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

### **Tillämpningsområde**

**1 §** Denna lag tillämpas i fråga om bevakning ombord på svenskt fartyg i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Lagen gäller i fråga om fartyg som omfattas av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och befinner sig utanför det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I fråga om bevakning och innehav av vapen som omfattas av denna lag, tillämpas inte lagen (1974:191) om bevakningsföretag eller vapenlagen (1996:67).

### **Tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning**

**2 §** En redare som anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag ska ha tillstånd för detta. Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten.

**3 §** Tillstånd får beviljas endast om det kan antas att bevakningen.

1. kommer att bedrivas på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt, och
2. i övrigt kommer att uppfylla de krav som ställs på bevakning av det slaget.

Vid prövning enligt första stycket ska det särskilt beaktas att organisationen och planläggningen av bevakningen har utformats på ett lämpligt sätt.

Ett tillstånd ska även i övrigt förenas med villkor avseende utförandet av bevakningen samt säkerhetspersonalens sammansättning, lämplighet, utbildning och kompetens för uppdraget.

**4 §** Tillståndet ska avse anlitan av säkerhetspersonal för bevakning ombord på visst fartyg samt vara begränsat till viss resa eller viss tid. Ett tillstånd får inte beviljas för en längre period än två år.

För prövning av en ansökan om tillstånd får en avgift tas ut av tillståndsmyndigheten.

**5 §** Ett tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning får förenas med villkor om att säkerhetspersonalen får inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Skjutvapnen och ammunitionen ska vara avsedda att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten samt i övrigt framstå som lämpliga för ändamålet. Säkerhetspersonalen ska ha utbildning och även på andra sätt vara lämpad att inneha skjutvapnen.

Tillståndet ska förenas med villkor att skjutvapnen och ammunitionen ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget.

**6 §** Befälhavare som enligt bestämmelserna i denna lag tar ombord säkerhetspersonal ska se till att personalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas.

### **Tillsyn**

**7 §** Tillsyn över bevakningen utövas av tillståndsmyndigheten. Andra myndigheter ska på begäran biträda tillståndsmyndigheten i den utsträckning det behövs för fullgörande av tillsynen.

Vid tillsynen ska tillståndsmyndigheten särskilt kontrollera att de förutsättningar som anges i 3 och 5 §§ är uppfyllda.

**8 §** En redare ska lämna tillståndsmyndigheten de upplysningar om bevakningen som den begär för sin tillsyn. Tillståndsmyndigheten har även rätt att ta del av samtliga handlingar som rör bevakningen ombord på redarens fartyg samt tillträde till de berörda fartygen.

En redare ska före mars månads utgång varje år lämna en redogörelse avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år till tillståndsmyndigheten.

**9 §** Underlåter en redare att enligt 8 § lämna upplysningar, att lämna tillgång till handlingar eller att lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga vite.

**10 §** Tillståndsmyndigheten får förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet får förenas med vite.

**11 §** Tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd när förutsättningarna som anges i 3 och 5 §§ inte längre är uppfyllda eller när det i övrigt finns särskild anledning till återkallelse.

Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs.

### **Straffbestämmelser**

**12 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan tillstånd anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag eller lämnar osann uppgift i fall som avses i 8 §.

**13 §** Till fängelse i högst ett år döms den som i samband med bevakning som omfattas av denna lag uppsåtligen innehar skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd.

Om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

**14 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som i fråga om förvaring av vapen bryter mot föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av denna lag.

**15 §** Till böter döms en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att de uppgifter som anges i 6 § antecknas i skeppsdagboken. Samma sak gäller i fråga om lämnande av osann uppgift i skeppsdagboken.

### **Överklagande**

**16 §** Tillståndsmyndighetens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### **Bemyndiganden**

**17 §** Frågor om tillstånd enligt denna lag prövas av den myndighet (tillståndsmyndigheten) som regeringen föreskriver. Regeringen kan föreskriva att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter.

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för och tillsyn över denna.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.



4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1405/Rev.2  
25 May 2012

**REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS AND  
SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY  
PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

2 Given the importance and urgent nature of the issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the guidance.

3 The interim guidance was subsequently revised by the Maritime Safety Committee at its ninetieth session (16 to 25 May 2012) to take into account consequential amendments arising from the development of the interim guidance to private maritime security companies set out in MSC.1/Circ.1443 on Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

4 The Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.

5 The attached revised interim guidance should be read in conjunction with the interim recommendations set out in MSC.1/Circ.1443; MSC.1/Circ.1406/Rev.2 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>2</sup>; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> As they may be revised.

6 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.

7 Member Governments are also urged to take any necessary action to implement, as appropriate, the revised interim guidance given in the annex.

8 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the revised interim guidance so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

9 MSC.1/Circ.1405/Rev.1 is hereby revoked.

\*\*\*

## ANNEX

### REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS AND SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>

#### 1 Introduction

1.1 The increased threat to commercial shipping by Somalia-based pirates has led to extended use of armed guards and a marked expansion in the number of firms offering armed maritime security services for ships transiting the High Risk Area (HRA). The Organization, whilst not endorsing the use of privately contracted armed security personnel (PCASP), understands that shipping companies may find it difficult to identify reliable, professional private providers of armed security.

1.2 The decision on the employment of PCASP on board ships is a complex one for a shipowner. The absence of applicable regulation and industry self-regulation coupled with complex legal requirements governing the legitimate transport, carriage and use of firearms<sup>2</sup> gives cause for concern. This situation is further complicated by the rapid growth in the number of private maritime security companies (PMSC) and doubts about the capabilities and maturity of some of these companies. Significant competence and quality variations are present across the spectrum of contractors offering services.

1.3 The purpose of this guidance is to assist shipowners, ship operators and shipmasters considering the use of PCASP on board ships to provide additional protection against piracy.

1.4 It is important to note that flag State jurisdiction and thus any laws and regulations imposed by the flag State concerning the use of PMSC and PCASP apply to their ships. Furthermore it is also important to note that port and coastal States' laws may also apply to such ships.

1.5 The use of PCASP should not be considered as an alternative to Best Management Practices (BMP) and other protective measures. Placing armed guards on board as a means to secure and protect the ship and its crew should only be considered after a risk assessment has been carried out. It is also important to involve the Master in the decision making process.

#### 2 Definitions

*High Risk Area:* an area as defined in the BMP unless otherwise defined by the flag State.

*Private maritime security companies (PMSC):* Private contractors employed to provide security personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy.

*Privately contracted armed security personnel (PCASP):* armed employees of PMSC.

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339) unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> In the present guidance, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

### **3 Risk assessment**

3.1 Shipowners should ensure that the flag State is consulted at an early stage in their consideration of the decision to place PCASP on board to ensure that any statutory requirements are met.

3.2 Whether to use PCASP within the HRA is a decision for the individual shipowner after a thorough risk assessment and after ensuring all other practical means of self-protection have been employed.

3.3 The risk assessment should include and document the following factors and considerations, prior to making the determination to take such actions:

- .1 ship and crew security, safety and protection;
- .2 whether all practical means of self-protection have been effectively implemented in advance;
- .3 the potential misuse of firearms resulting in bodily injury or death;
- .4 the potential for unforeseen accidents;
- .5 liability issues;
- .6 the potential for escalation of the situation at hand; and
- .7 compliance with international and national law.

### **4 PMSC selection criteria**

4.1 As with any other type of contractor, it is important to undertake the usual due diligence, which normally includes investigation and enquiries in relation to:

- .1 company structure and place of registration;
- .2 company ownership;
- .3 financial position (e.g. annual accounts/bank references);
- .4 extent of insurance cover (in particular covering third-party risks);
- .5 senior management experience; and
- .6 quality management indicators – e.g. ISO certification.

#### PMSC background information

4.2 To assess the capability of PMSC to carry out a proposed task, a thorough enquiry regarding the prospective PMSC should be undertaken, particularly in the absence of a robust certification scheme for PMSC.

4.3 PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:

- .1 maritime (as opposed to land-based) experience;

- .2 written procedures on management including team-leading skills, chain of authority, change in command, responsibilities in life saving;
- .3 understanding of flag State, port State and coastal State requirements with respect to carriage and usage of firearms;
- .4 availability of written testimonials/references from previous clients in the maritime industry;
- .5 availability of documentary evidence that firearms are procured, stored, carried, used, transported, embarked and disembarked legally;
- .6 understanding of the Somalia-based piracy threat including the military operations in the area, and the means to maintain current knowledge;
- .7 understanding of BMP and, in particular, ship protection measures; and
- .8 access to competent maritime legal advice (e.g. in-house counsel/external legal advisers) on a 24/7 basis.

#### Selection and vetting of PMSC

4.4 As the quality of the service delivery depends to a very great extent on the quality and experience of the individuals that make up the onboard PCASP team, the quality of the selection and vetting of that team is essential. PMSC should demonstrate that they have verifiable, written internal policies and procedures for determining suitability of their employees.

4.5 PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:

- .1 criminal background checks;
- .2 history of employment checks;
- .3 military and law enforcement background checks, where applicable;
- .4 records of medical, physical, and mental fitness of personnel (including regular drug and alcohol testing);
- .5 verifiable systems in place to ensure continued suitability for employment of their personnel;
- .6 documentary evidence of relevant experience and certification in the use and carriage of firearms to be deployed; and
- .7 systems for provision of security identity documentation, travel documents and visas.

#### Training of PCASP

4.6 As the quality of professional training given to PCASP is of extreme importance, the shipowner should verify that PMSC have adequate training procedures in place. The records of that training should give confidence that the PCASP have been provided with appropriate knowledge and skills.

- 4.7 PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:
- .1 comprehensive and detailed records of training, both initial and refresher training, available for inspection;
  - .2 that subject to any additional requirements of the flag State, PCASP have received, as a minimum, shipboard familiarization training, including communication protocols;
  - .3 that personnel have been trained and qualified to documented company standards in the appropriate use of force following recognized principles/guidelines recognized by the flag State;
  - .4 that personnel have been trained to operate the specific firearms and other security equipment that will be used on the ships on which they will be deployed;
  - .5 that personnel have been given medical training to a recognized international standard; and
  - .6 that personnel have been given appropriate training and/or briefing with specific reference to the ship type, where that ship will be operating, and the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and BMP.

## **5 Service provision considerations**

### Insurance

5.1 Owners should verify that PMSC maintain insurance cover for themselves, their personnel and third-party liability cover and that the PMSC terms of engagement do not prejudice or potentially prejudice the shipowner's insurance cover.

### Shipowner's insurance cover

5.2 Liabilities, losses and expenses arising out of the deployment of PCASP may impact on the shipowner's property and liability insurance cover. Shipowners are strongly recommended to consult with their insurers prior to contracting with and embarking PCASP to assess the potential impact on their insurance cover, particularly as it relates to armed engagements and liability insurance held by the PMSC.

### PMSC insurance cover

5.3 PMSC should provide evidence that they hold and will maintain for the duration of the contract:

- .1 public and employer's liability insurance cover to an appropriate level and as required by the shipowner; and
- .2 personal accident, medical expenses, hospitalization and repatriation insurance.

5.4 PMSC should insure their personnel to carry and use firearms on such voyages for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and/or negligent or intentional misuse of firearms.

5.5 It is vital that shipowners, charterers and underwriters review all provisions in their charters and policies and ensure adequate attention is paid to the questions raised.

#### PCASP team size, composition and equipment

5.6 The size, composition and equipment of the proposed PCASP team should be carefully discussed and agreed as necessary by the shipowner contracting with the PMSC. Factors for consideration may include:

- .1 **Size of the PCASP team** – this will be influenced by factors including: length of the estimated time of the ship transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team (e.g. will they act as additional lookouts and assist with rigging self-protection measures?) and the size and type of ship, its speed and freeboard. The analysis should indicate the minimum number of persons that should form the security team, taking into account the need for continuity of protection in the event of injury or illness;
- .2 **Ship safety certificate** – the size of the PCASP team plus the crew should not exceed that specified in the ship's safety certificate. If the ship safety certificate requirements cannot be met due to added security personnel, then the flag Administration should be consulted;
- .3 **Composition** – it is important that there is an appropriate hierarchy, experience and skill mix within the onboard PCASP team. The team leader should be competent in ship vulnerability and risk assessments and be able to advise on ship protection measures. It is recommended that one of the PCASP personnel be qualified as the team medic;
- .4 **Equipment requirements** – this will be influenced by factors including: length of the estimated time of the ship transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team (will they act as additional lookouts, utilize day- and night-vision equipment, assist with rigging self-protection measures?) and the size and type of ship. Enhanced medical equipment is recommended; and
- .5 **Firearms** – the appropriate firearms package to be employed in accordance with the applicable flag State national legislation pertaining to the type, carriage and use of firearms by PCASP, in order to provide an accurate and graduated level of deterrence, at a distance.

#### Command and control

5.7 A shipowner/operator when entering into a contract with a PMSC should ensure that the command and control structure linking the ship operator, the master, the ship's officers and the PCASP team leader has been clearly defined and documented.

5.8 Further, prior to boarding the PCASP, the shipowner should ensure that the master and crew are briefed and exercises are planned and conducted so that all the roles and responsibilities are understood by all personnel on board prior to entering the HRA.

5.9 In order to provide the required clarity, the documented command and control structure should provide:

- .1 a clear statement recognizing that at all times the Master remains in command and retains the overriding authority on board, and an agreed procedure in the event of the Master being unavailable;
- .2 a clearly documented set of ship and voyage-specific governance procedures, inter alia, covering procedures for the conduct of exercises and real incidents;
- .3 a documented list of duties, expected conduct, behaviour and documentation of PCASP actions on board; and
- .4 transparent two-way information flow and recognizable coordination and cooperation between the shipowner, charterer, PCASP, PMSC and the ship's master, officers and crew throughout deployment.

5.10 Factors to determine such success may include:

- .1 providing regular updated intelligence-based threat assessments throughout the contracted period on board, and utilizing this information to offer suggestions as to the ship's proposed routeing, amending same if required, and under the ship's contractual arrangements;
- .2 monitoring the daily activities of the onboard PCASP team;
- .3 having a 24-hour emergency response and a contingency plan in place covering all foreseeable actions; and
- .4 providing feedback on crew training and ship hardening requirements based upon reports received from their onboard PCASP team.

#### Management of firearms and ammunition from embarkation to disembarkation

5.11 An essential requirement of the PCASP team will be to demonstrate responsible management and use of weapons and ammunition at all times when on board.

5.12 Issues to be considered should include:

- .1 documented compliance with the applicable flag, coastal and port State legislation and relationships governing the transport, carriage, storage, provision and use of firearms, ammunition and security equipment to and from the points of embarkation and disembarkation or ports/places at which the ship may call as part of its intended voyage whilst the PCASP team is on board. PCASP should be able to prove that actual inventory carried matches all documented declarations including compliance with any applicable export/import licences;
- .2 appropriate containers for firearms, ammunition and security equipment at the point of transfer to and from the ship, in full legal compliance with national jurisdiction and port State laws;
- .3 documented standards and procedures for a complete inventory of all firearms, ammunition and security equipment available upon arrival aboard the ship (inventory should detail make, model, calibre, serial number and



- company end-user certificate and proof of purchase of all firearms and accessories; and details of ammunition natures and amount);
- .4 effective control procedures for separate and secure onboard stowage and deployment of firearms, ammunition and security equipment;
  - .5 areas where firearms may or may not be carried, together with the weapon state (e.g. unloaded and magazine off, magazine on and safety catch on and no round chambered) and what conditions will initiate a change in that state should be confirmed;
  - .6 detailed and exercised orders for when firearms may be loaded and made ready for use should be confirmed, trained and documented during certain periods as listed in the PCASP contract, to ensure the highest of safety and operational capabilities for use of firearms aboard the ship; and
  - .7 the inventory should be reconciled on disembarkation of all firearms and ammunition from the ship.

#### Rules for the use of force

5.13 It is essential that all PCASP have a complete understanding of the rules for the use of force as agreed between shipowner, PMSC and master and fully comply with them. PCASP should be fully aware that their role in regard to the above is exclusively for the protection of life of persons on board and the ship from armed pirate attacks. PMSC should provide a detailed graduated response plan to a pirate attack as part of their teams' operational procedures.

5.14 PMSC should require their personnel to take all reasonable steps to avoid the use of force. If force is used, it should be in a manner consistent with applicable law. In no case should the use of force exceed what is strictly necessary and reasonable in the circumstances. Care should be taken to minimize damage and injury and preserve human life.

5.15 PMSC should require that their personnel not use firearms against persons except in self-defence or defence of others.

#### Reporting and record-keeping

5.16 The master should maintain a log of every circumstance in which firearms are discharged, whether accidental or deliberate. Such actions should be fully documented in sufficient detail in order to produce a formal written report of the incident, for the shipowner/operator to forward to the flag State.

5.17 The requirements of a formal written report may be considered to include the following:

- .1 time and location of the incident;
- .2 details of events leading up to the incident;
- .3 written statements by all witnesses and those involved from the ship's crew and security team in the incident;

- .4 the identity and details of personnel involved in the incident;
- .5 details of the incident;
- .6 injuries and/or material damage sustained during the incident; and
- .7 lessons learned from the incident and, where applicable, recommended procedures to prevent a recurrence of the incident.

5.18 In the event that the PCASP use force, PCASP team leaders should be advised to photograph (if appropriate), log, report and collate contemporaneous written statements from PCASP present at the incident in anticipation of legal proceedings.

#### PCASP reporting

5.19 In addition to incident reporting it is suggested that following a tour of duty the PCASP team should submit a full report to the shipowner/ship operator, via their employers if required, giving full details of the deployment, operational matters, any training and/or ship hardening conducted, and offering advice as to any further enhancements to security that may be considered.

#### Category assigned to PCASP

5.20 Shipowners/operators should refer to any applicable national legislation of the flag State in relation to the categorization of PCASP on board their ships.

#### Reporting within the HRA

5.21 The master should report to the appropriate military authorities when a ship intending to transit, or transiting, the HRA is carrying PCASP, firearms and security-related equipment on board.

#### Familiarization for master and the crew

5.22 Shipowners and ship operators should ensure that the master and the crew receive familiarization in relation to this guidance.

---

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1406/Rev.2  
25 May 2012

**REVISED INTERIM RECOMMENDATIONS FOR FLAG STATES REGARDING  
THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL  
ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved Interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

2 Given the importance and urgent nature of this issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the recommendations.

3 The interim recommendations were further revised by the Maritime Safety Committee at its ninetieth session (16 to 25 May 2012) to take into account minor consequential amendments arising from the development of the interim guidance to private maritime security companies set out in MSC.1/Circ.1443 on Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

4 The Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.

5 The attached revised interim recommendations should be read in conjunction with the interim guidance and recommendations set out in MSC.1/Circ.1443; MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>2</sup>; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> As they may be revised.

6 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.

7 Member Governments are also urged to take any necessary action to implement, as appropriate, the revised interim recommendations given in the annex.

8 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the revised interim recommendations so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

9 MSC.1/Circ.1406/Rev.1 is hereby revoked.

\*\*\*

## ANNEX

### REVISED INTERIM RECOMMENDATIONS FOR FLAG STATES REGARDING THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>

1 These interim recommendations provide considerations on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) if and when a flag State determines that such a measure would be appropriate and lawful. They are not intended to endorse or institutionalize their use. The recommendations do not address all the legal issues that might be associated with the use of PCASP on board ships.

2 In an increasing number of cases, shipowners are considering the use of PCASP to augment shipboard security arrangements when transiting the High Risk Area. The carriage of such personnel and their firearms and security-related equipment<sup>2</sup> is subject to flag State legislation and policies and it is a matter for flag States to determine if and under which conditions this will be authorized.

3 Flag States should take into account the possible escalation of violence which could result from the use of firearms and carriage of armed personnel on board ships when deciding on their policy. Flag States should provide clarity to Masters, seafarers, shipowners, operators and companies with respect to the national policy on carriage of armed security personnel.

4 Flag States should require the parties concerned to comply with all relevant requirements of flag, port and coastal States.

5 Flag States should have in place a policy on whether or not the use of PCASP will be authorized and, if so, under which conditions. In developing such a policy, flag States are encouraged to take into account the following recommendations:

- .1 As a first step, consider whether the use of PCASP:
  - .1 would be permitted under the national legislation of the flag State;
  - .2 would be an appropriate measure under some circumstances to augment the security arrangements put in place, in accordance with related instruments and guidelines developed and promulgated by the Organization including the industry-developed best management practices, on ships flying its flag when operating in the High Risk Area; and
- .2 As a second step, if the use of PCASP is determined to be an appropriate and lawful measure, establish a policy which may include, inter alia:

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> In the present recommendations, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

- .1 the minimum criteria or minimum requirements with which PCASP should comply, taking into account the relevant aspects of the guidance set out in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area;
  - .2 a process for authorizing the use of PCASP which have been found to meet minimum requirements for ships flying its flag;
  - .3 a process by which shipowners, ship operators or shipping companies may be authorized to use PCASP;
  - .4 the terms and conditions under which the authorization is granted and the accountability for compliance associated with that authorization;
  - .5 references to any directly applicable national legislation pertaining to the carriage and use of firearms by PCASP, the category assigned to PCASP, and the relationship of PCASP with the Master while on board; and
  - .6 reporting and record-keeping requirements; and
- .3 Provide information to the Organization on the use of PCASP for circulation to Member States.

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1408/Rev.1  
25 May 2012

**REVISED INTERIM RECOMMENDATIONS FOR PORT AND COASTAL STATES  
REGARDING THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY  
PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

1 The Maritime Safety Committee (the Committee), at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), having approved:

- (1) MSC.1/Circ.1405 on Interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>2</sup>; and
- (2) MSC.1/Circ.1406 on Interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>3</sup>,

agreed that there was an urgent need to develop further recommendations to Governments and, in particular, for coastal and port States, on aspects related to the embarkation, disembarkation and carriage of privately contracted armed security personnel (PCASP) and of firearms and security-related equipment for use by PCASP<sup>4</sup>.

2 In this respect the Committee recognized that the facilitation of the movement of PCASP and of the firearms and security-related equipment for use by PCASP was affected by the national legislation and policies of port and coastal States and in this connection there was also a need to address the concerns of port and coastal States with respect to the presence of PCASP and of firearms and security-related equipment for use by PCASP on ships entering, transiting or leaving their territorial sea(s).

3 Given the importance and urgent nature of the issue, and the need to develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update and expand upon the guidance previously issued. The intersessional Working Group revised the existing guidance and approved MSC.1/Circ.1408 on Interim recommendations for port and

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia-based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> Revoked and replaced by MSC.1/Circ.1405/Rev.2.

<sup>3</sup> Revoked and replaced by MSC.1/Circ.1406/Rev.2.

<sup>4</sup> In the present recommendations, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

4 The interim recommendations were subsequently revised by the Maritime Safety Committee at its ninetieth session (16 to 25 May 2012) to take into account minor consequential amendments arising from the development of the interim guidance to private maritime security companies set out in MSC.1/Circ.1443 on Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

5 The revised interim recommendations should be read in conjunction with the interim guidance and recommendations set out in MSC/1/Circ.1443, MSC.1/Circ.1405/Rev.2 and 1406/Rev.2<sup>5</sup>, the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to PCASP on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

6 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national authorities concerned with anti-piracy activities and/or border control issues, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.

7 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the revised interim recommendations so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

\*\*\*

---

<sup>5</sup> As they may be revised.



## ANNEX

### **INTERIM RECOMMENDATIONS FOR PORT AND COASTAL STATES REGARDING THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

1 These interim recommendations have been developed to address the growing use of privately contracted armed security personnel (PCASP) in the High Risk Area to counter Somali-based piracy, and specifically to provide further recommendations on aspects related to the embarkation, disembarkation and carriage of PCASP and of firearms and security-related equipment for use by PCASP. These recommendations do not address all the legal issues that might be associated with the movement of PCASP or of the firearms or equipment intended for use by them.

2 The recommendations contained in this document are not intended in any manner to override or otherwise interfere with the implementation and enforcement of the national legislation of a State or to interfere with that State's rights under international law. However, at the same time, they recognize the concerns and interests of the owners and operators of ships navigating in or through the High Risk Area to provide means for enhancing the security of their ships so as to protect the seafarers working on board, the passengers and cargo being carried and their assets from being hijacked.

3 In the present recommendations, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

4 In view of the growing use of PCASP in the High Risk Area and the need to enhance the protection of ships navigating there, flag States, the shipping industry and the private maritime security companies (PMSC) who provide PCASP need to know whether and under what conditions the embarkation and disembarkation of PCASP and/or of firearms and security-related equipment for use by PCASP is allowed. In addition, the shipping industry, masters of ships and the PCASP service providers need to know what requirements have to be complied with when, during its voyage, a ship carrying PCASP is arriving in, staying at and departing from ports, offshore terminals, anchorage or roadstead located areas within the territory or under the jurisdiction of a port or a coastal State.

5 As a result Member Governments, and, in particular, those of the coastal States bordering the Indian Ocean, Arabian Sea, Gulf of Aden and Red Sea, should have in place relevant policies and related procedures. Such policies and procedures, whilst addressing the concerns of the State which has promulgated them, should facilitate the movement of PCASP and of their firearms and security-related equipment and be made known to the shipping industry and to the PCASP service providers. In addition, they should be communicated to the Organization for the information of all Member Governments, in order to enable flag States to act accordingly.

6 The use of PCASP for enhancing the security of ships navigating in or through the High Risk Area is a very recent and still evolving development. Hence, it is recognized that existing national legislation, policies and procedures may not have been developed taking into account or to cater for the various scenarios related to the embarkation or disembarkation of PCASP or of their firearms or security-related equipment or for the arrival, stay or departure of ships carrying PCASP or their firearms or security-related equipment, during their voyage. Thus, when developing their policies and procedures on the issue, Governments, aside from ensuring internal coordination and coherence amongst the approaches of the different ministries, departments, authorities or

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia-based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

agencies within whose competency the various matters may fall, should not establish policies and procedures which hinder or may hinder the continuation of maritime trade or interfere with the navigation of ships and should ensure that all are consistent with international law.

7 In developing such policies and related procedures, Governments are encouraged to take into account the following considerations:

#### **Embarkation**

- .1 requirements regarding notification of firearms and security-related equipment proposed for embarkation;
- .2 arrangements and requirements relating to firearms in transit, including pre-embarkation storage and security;
- .3 requirements regarding identification and notification of PCASP;
- .4 requirements regarding documentation of flag State authorization of PCASP, firearms and security-related equipment, as applicable; and
- .5 requirements regarding arrangements for storage, security and control of firearms and security-related equipment on board the ship prior to departure, and within the territorial sea.

#### **Disembarkation**

- .1 requirements relating to pre-arrival notification of ships carrying PCASP, firearms and security-related equipment;
- .2 requirements relating to notification of intention to disembark firearms and security-related equipment;
- .3 requirements regarding identification and notification of PCASP;
- .4 requirements regarding documentation of flag State authorization of PCASP, firearms and security-related equipment, as applicable; and
- .5 requirements relating to post-disembarkation storage, security and control of firearms and security-related equipment.

#### **Vessel calling**

- .1 requirements regarding notification of PCASP, firearms and security-related equipment retained on board;
- .2 requirements regarding storage, security and control of firearms and security-related equipment retained on board; and
- .3 requirements regarding documentation of flag State authorization of PCASP, firearms and security-related equipment, as applicable.

---

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1443  
25 May 2012

**INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES  
PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY  
PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved interim guidance to flag States and to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

2 Given the importance and urgent nature of the issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the guidance, and to develop new guidance for port and coastal States on the same issue.

3 Following the high-level debate on the issue of privately contracted armed security personnel on board ships that took place at its ninetieth session (16 to 25 May 2012), the Committee agreed to also develop guidance to private maritime security companies to complement existing guidance, and to further assist policy development at the national level and facilitate greater harmonization of policies at the international level related to the issue of private armed security on board ships.

4 The Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.

5 The attached interim guidance should be read in conjunction with the interim guidance set out in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1406/Rev.2 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>2</sup>; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

<sup>2</sup> As they may be revised.

6 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, including shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews, and private security companies.

7 Member Governments are also urged to take any necessary action to ensure the implementation, as appropriate, of the interim guidance given in the annex.

8 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the interim guidance so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

\*\*\*

## ANNEX

### **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

#### **1 Purpose**

1.1 In recent years there has been a significant increase in the number of ship operators choosing to employ privately contracted armed security personnel (PCASP) for protection against attacks by Somalia-based pirates in the High Risk Area (HRA) of the Western Indian Ocean and Gulf of Aden. According to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (part II, section I, article 2) and customary international law, a coastal State has sovereignty in its territorial sea. This sovereignty within the territorial sea is exercised subject to the rules of innocent passage as per UNCLOS (part II, section 3), and other rules of international law. However, no international guidance or standards exist at present for private maritime security companies (PMSC) providing such services. Such guidance would improve governance, reduce the potential for accidents, and promote competent, safe and lawful conduct at sea.

1.2 Article 92 of UNCLOS refers to the flag State's "exclusive jurisdiction on the high seas", and article 94 of UNCLOS to "duties of the flag State." It is recognized that the decision to allow PCASP on board ships is the prerogative of flag States and not all flag States may allow their use.

1.3 PMSC should acknowledge the possible existence of legal responsibilities with respect to the deployment of PCASP. This should include PMSC seeking the appropriate approval, as applicable and prior to embarking PCASP on board ships, from the competent authorities in:

- .1 flag States;
- .2 countries where the PMSC is registered; and
- .3 countries in which operations are conducted or managed, including countries through which PCASP may transit.

1.4 The purpose of this guidance is to provide interim guidance to PMSC to enable:

- .1 the appropriate content and nature of the documented procedures to be put in place, to allow shipowners to make an informed judgement on the selection of PMSC; and
- .2 PMSC to provide assistance to shipowners in the prevention of acts of piracy and armed robbery against ships in the identified HRA, through the considered deployment of PCASP.

1.5 This interim guidance is not legally binding and is not in itself a set of certifiable standards. It does, however, provide minimum recommendations on the competencies and abilities a professional PMSC is expected to have.

---

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia-based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

1.6 This interim guidance to PMSC should be read in conjunction with MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1406/Rev.2 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

## **2 PMSC professional certification**

2.1 The Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict<sup>2</sup> and the International Code of Conduct for Private Security Service Providers (ICoC)<sup>3</sup> are useful reference points for PMSC, but are not directly relevant to the situation of piracy and armed robbery in the maritime domain and do not provide sufficient guidance for PMSC. The Montreux Document, which addresses States, restates rules of international law and provides a set of good practices for States, although it should be noted that international humanitarian law is applicable only during armed conflict. The ICoC, which addresses the private security industry, identifies a set of principles and processes for private security service providers related to support for the rule of law and respect for human rights, but is written in the context of self-regulation and only for land-based security companies, and is therefore not directly applicable to the peculiarities of deploying armed guards on board merchant ships to protect against acts of piracy and armed robbery at sea.

2.2 The prevailing situation off the coast of Somalia therefore necessitates separate and urgent consideration of requirements for the use of PCASP on board ships transiting the HRA.

2.3 This interim guidance is therefore intended to assist in the development of an international standard and certification process for PMSC to protect against acts of piracy and armed robbery at sea and to assist PMSC in demonstrating their competence and professionalism to shipowners in the interim.

2.4 PMSC should seek certification with relevant national and international private maritime security service standards when these are established.

## **3 PMSC company requirements**

3.1 PMSC should establish procedures to provide maritime security services to shipowners and ship operators and comply with all relevant legal requirements.

---

<sup>2</sup> The Montreux Document reaffirms the obligation on States to ensure that private military and security companies operating in armed conflicts comply with international humanitarian and human rights law.

<sup>3</sup> The ICoC sets forth a set of principles for private security companies.

### *General*

3.2 PMSC should be able to provide documentary evidence to enable relevant interested parties to carry out due diligence. These should include documents relating to incorporation, management and financial standing. This may include, but is not limited to:

- .1 company structure and place of registration;
- .2 company ownership;
- .3 financial position and bank references;
- .4 extent of insurance cover (in particular covering third-party risks);
- .5 senior management experience, general and specific to the task; and
- .6 quality management indicators – e.g. ISO certification.

### *Applicable law*

3.3 PMSC should have awareness and understanding of applicable laws of flag, port and coastal States with respect to the transport, carriage, storage and use of firearms<sup>4</sup> and security-related equipment and the use of force. In particular PMSC should have:

- .1 understanding of applicable national laws with respect to the transport, carriage, storage and use of firearms and security-related equipment, noting that the approvals from the flag State should be obtained by the shipowners and ship operators and that the PCASP engaged carry the required firearms licence issued or endorsed by the flag State as prescribed; and
- .2 access to competent maritime legal advice on a 24/7 basis, recognizing the complexity of applicable laws concerning the carriage and use of firearms and security-related equipment on board merchant ships.

### *Insurance cover*

3.4 PMSC should hold and maintain for the duration of the contract:

- .1 public and employers liability insurance cover to an appropriate level and as required by the shipowner; and
- .2 personal accident, medical expenses, hospitalization and repatriation insurance.

3.5 As firearms and other security-related equipment are to be part of the contracted plan, PMSC should insure their personnel to carry and use firearms on such voyages for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and/or negligent or intentional misuse of firearms.

3.6 PMSC should note references in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on the vital need for shipowners, charterers and underwriters to review all provisions in their charters and policies to ensure adequate attention is paid to the questions raised with respect to the impact that deployment of PCASP may have on the shipowner's property and liability insurance cover.

---

<sup>4</sup> In the present guidance, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

*Piracy awareness*

3.7 PMSC should have a sound understanding of:

- .1 the changeable piracy situation in the HRA;
- .2 the piracy threat in the region, military operations in the area, and the means to maintain current knowledge; and
- .3 the latest version of the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP) and, in particular, ship protection measures.

*Operational competence*

3.8 PMSC should have professional capability to carry out their role, which is the protection of persons on board and the ship against unlawful attack, using only that force which is strictly necessary and reasonable. In particular PMSC should be able to provide documentary evidence, which may include:

- .1 maritime (as opposed to land-based) experience;
- .2 documented and implemented company procedures and policies for PCASP operations including, but not limited to, communication, leadership, chain of authority, change in command (in the event, for example, of incapacity of the team leader), responsibilities in life saving;
- .3 a written policy on the procurement, transport, carriage, storage, embarkation and disembarkation and use of firearms in accordance with relevant legal requirements;
- .4 a clear policy on the rules for the use of force based on the consideration of several scenarios and providing a graduated response plan;
- .5 a documented, robust and auditable health safety security environment policy with regard to incident investigation;
- .6 a process for post incident actions to support State authority investigations/prosecution should a formal investigation be required; and
- .7 written testimonials/references from previous clients in the maritime industry.

## **4 Management**

4.1 Selection, vetting and training of personnel for a PCASP team is crucial to successful and safe transits for the ship and crew. The following section provides recommendations to ensure that such personnel are competent to fulfil their assigned role when deployed on board a merchant ship and that PMSC perform due diligence in their management processes.

*Selection and vetting of PCASP*

4.2 PMSC should have verifiable, written internal policies and procedures for determining the suitability of persons to be deployed as PCASP. They should be able to provide



documentary evidence demonstrating the suitability and effectiveness of their personnel selection and management procedures including, but not limited to:

- .1 criminal background checks;
- .2 history of employment checks;
- .3 military and law enforcement background checks, where applicable;
- .4 record-keeping of medical, physical, and mental fitness of personnel (including regular drug and alcohol testing);
- .5 a verifiable system ensuring the continued suitability for employment of their personnel (ongoing vetting procedures);
- .6 record-keeping of relevant experience and specific certification in the use and carriage of any firearms and security-related equipment to be deployed including in the maritime environment.

#### *Training of the PCASP team*

4.3 PMSC should ensure that the PCASP it employs receive and can demonstrate having received adequate and appropriate individual and collective training. Records of such training should be maintained and demonstrate that PCASP have the necessary operational capabilities as per section 5 of this document. PMSC should therefore be able to provide documentary evidence of the following:

- .1 comprehensive, detailed and auditable records of training, both initial and refresher;
- .2 that the team leader has verifiable familiarity of the ship type and the particular route envisaged and in maritime security and protection;
- .3 that personnel are trained and qualified to documented company standards in the appropriate use of force which include the command and control relationship between the PCASP and the master of the ship;
- .4 that personnel are trained and competent with the specific firearms, ammunition and other related security equipment deployed on the ship;
- .5 that PCASP personnel are given medical training to a recognized national or international standard;
- .6 that personnel are given appropriate training and/or briefing specific to the ship type, where that ship will be operating and what legal/practical implications that might have for their deployment, and in the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and BMP.

#### *Documentation requirements*

4.4 PMSC should have in place systems for the provision of security identity documentation, travel documents, visas and all relevant licences.

## **5 Deployment considerations**

5.1 This section addresses the specific aspects of PCASP deployment and the role of PMSC in ensuring efficient and successful deployments, including communications with the shipowner or operator. The particulars of PCASP deployment will vary depending on the ship type and the details of its voyage. However, in order to demonstrate a minimum level of competence, PMSC should be able to fulfil the recommendations detailed below to the greatest extent necessary.

5.2 In addition to the usual features of a contractual agreement, the contract between the shipping company and the PMSC should cover the agreements reached as a result of deployment considerations, as listed but not limited to those identified below:

5.3 Applicable national laws and regulations (e.g. flag State, port State and coastal State) on the transport, carriage, storage, embarkation, disembarkation, or use of PCSAP and firearms and security-related equipment will need to be considered and reflected in operational practice on a case-by-case basis.

### *Best Management Practices*

5.4 Experience supported by data collected by naval forces shows that the application of the recommendations contained in the latest version of the BMP can make a significant difference in preventing a ship falling victim to piracy or armed robbery against ships. It is recommended that BMP be applied throughout the HRA and in the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and be considered as the first, minimum, preventative option. An armed team should only be seen as a supplement to full BMP implementation and in no way replaces the need for BMP to be implemented.

### *PCASP team size, composition and equipment*

5.5 The size, composition and equipment of the PCASP team should be discussed and agreed between the shipowner/ship operator and contracting PMSC. PMSC should have policies and procedures to determine the size, composition and equipment of the PCASP team, taking into account, but not limited to:

- .1 an assessment of the ship's security needs including factors such as the estimated duration of the ship transit, the size and type of ship, its speed and freeboard, the owner's risk assessment, and the agreed duties of the team. The analysis should indicate the minimum number of persons that should form the security team, taking into account the need for continuity of protection in the event of injury and illness;
- .2 ensuring a clear hierarchy and an appropriate skill/experience mix within the PCASP team. The team leader should be competent in ship vulnerability and risk assessments, and be able to advise on ship protection measures. It is recommended that at least one team member be qualified as team medic;
- .3 ensuring that the PCASP is provided with suitable equipment, taking into account the voyage risk assessment and discussions between shipowner and PMSC;
- .4 ensuring the provision of appropriate firearms and capability to be employed in accordance with the applicable flag State requirements pertaining to the type, carriage and use of firearms by PCASP. The choice

of firearms should be linked to the agreed need and the rules on the use of force as agreed between the shipowner, PMSC and master;

- .5 given the possibility of serious injury, ensuring the provision of enhanced medical equipment on board capable of managing gunshot wounds. Consideration should be given to the lack of availability of regional medical assistance; and
- .6 ensuring that PCASP are equipped with suitable recording equipment (e.g. video cameras/digital dictaphones) to record and preserve evidence in the event of use of force, as practicable.

#### *Command and control*

5.6 PMSC should have a policy and procedures governing the command and control of PCASP on board a ship, and ensure that the PCASP is fully aware of them. In particular the policy and procedures should contain:

- .1 a clear statement recognizing that at all times the master remains in command and is the overriding authority on board, and an agreed procedure in the event of the master being unavailable;
- .2 a clearly documented set of ship and voyage-specific governance procedures, inter alia, covering procedures for the conduct of exercises and real incidents;
- .3 a list of duties, expected conduct, behaviour and documentation of PCASP team actions on board; and
- .4 a transparent two-way information flow and recognizable coordination and cooperation between the shipowner, charterer, PCASP, PMSC and the ship's master, officers and crew throughout deployment.

5.7 Such a command and control policy and procedures could include, but are not limited to PMSC:

- .1 provision of regular updated intelligence-based threat assessments throughout the contracted period on board, and use of this information to suggest, for example, amendments to the proposed route;
- .2 monitoring of the daily activities of the onboard PCASP team;
- .3 having a 24-hour emergency response and contingency plan in place covering all foreseeable actions; and
- .4 head office provision of feedback on crew training and ship hardening requirements based on reports received from their onboard team.

#### *Category assigned to PCASP*

5.8 Shipowners/operators should refer to any applicable national requirements of the flag State in relation to the category assigned to PCASP on board their ships. PMSC should ensure they understand this in relation to their contracts and equally ensure PCASP understand the implications of the categorization.

*Management of firearms and ammunition from embarkation to disembarkation*

5.9 PMSC should ensure that the PCASP team manages firearms and ammunition responsibly at all times.

5.10 PMSC should be able to demonstrate that they have given full consideration to, and undertaken the following with due reference to MSC.1/Circ.1408/Rev.1:

- .1 documented compliance with the applicable flag, coastal and port State legislation governing the provision, transport, carriage, storage and use of firearms and ammunition and security equipment from embarkation to disembarkation including ports at which the ship may call whilst the PCASP team is on board. PCASP should be able to prove that the actual inventory carried corresponds with all documented declarations including compliance with any applicable export/import licences;
- .2 the provision of appropriate containers for firearms, ammunition and security equipment at the point of transfer to and from the ship, in full legal compliance with national jurisdiction and port State laws;
- .3 documented standards and procedures for a complete inventory of all firearms, ammunition and security equipment available upon arrival on board the ship (inventory should detail make, model, calibre, serial number and company end-user certificate and proof of purchase of all firearms and accessories; and details of ammunition natures and amount);
- .4 effective control procedures for separate and secure onboard stowage and deployment of firearms, ammunition and security equipment;
- .5 clearly defined and agreed areas on board where firearms may or may not be carried, together with agreed protocols about the state of weapon readiness (for example unloaded and magazine off, magazine on and weapon "made safe" states) and what conditions would initiate a change in that state;
- .6 detailed and exercised orders governing the conditions under which firearms may be loaded and made ready for use should be explicit in the PCASP contract to ensure the highest level of safety and to optimize operational efficiency in the event of an incident requiring use of firearms on board the ship;
- .7 the provision of safe areas ("loading bays") for the loading/unloading of weapons;
- .8 a detailed policy for the accounting for of all ammunition at the time of embarkation and disembarkation from each transit, which should include a reconciliation of the inventory of both firearms and ammunition on embarkation and disembarkation;
- .9 a detailed policy and procedures for the zeroing of weapons to the individuals that will carry and possibly be required to use them throughout the transit of the HRA; and

- .10 a detailed policy and procedures for the routine maintenance of PCASP firearms and a programme for the formal inspection and servicing of weapons by a qualified armourer at least annually.

#### *Shipboard familiarization*

5.11 PMSC should request assurances from the shipowner that the master and crew have received familiarization with the role of the onboard PCASP security team. Exercising of the crew with the PCASP should occur during the ships voyage, prior to entering the HRA, to ensure that all involved understand their roles in completing counter piracy preventive measures and what is expected of them during an incident when the PCASP is deployed and takes action against a pirate attack of the ship.

5.12 PMSC should ensure, in consultation with the shipowner and master (subject to any additional requirements of the flag State), that the onboard team have received, as a minimum, shipboard familiarization training including life-saving, safety and fire-fighting requirements and communication protocols.

#### *Use of force*

5.13 PMSC should recognize that laws governing the use of force may differ over time and according to location. The applicable national law, including any criminal laws, for an incident on a ship from which PCASP will be operating will be principally that of the flag State. It may also include the laws and regulations of coastal, port and other States (see 1.1 and 3.3). The location of an incident and/or the nationalities of the ship, the companies and the individuals involved, including of the PMSC, the PCASP and others, will affect the determination of applicable law.

5.14 PMSC should have a clear policy and guidance on the use of force (see 3.8), and should have issued specific rules to PCASP operating for them on the use of force consistent with this guidance (rules on the use of force). These rules should reflect applicable law. The rules should be routinely reviewed and if necessary adjusted.

5.15 PMSC should ensure that PCASP operating for them have a complete understanding of, and fully comply with, the applicable laws governing the use of force. In particular, it should ensure that PCASP understand that:

- .1 they should act according to these applicable laws in the knowledge that their role in regard to the above is exclusively for the protection of life of persons on board and the ship from armed pirate attacks;
- .2 all reasonable steps should be taken to avoid the use of force and, if force is used, that force should be used as part of a graduated response plan, in particular including the strict implementation of the latest version of BMP;
- .3 the use of force should not exceed what is strictly necessary and reasonable in the circumstances and that care should be taken to minimize damage and injury and to respect and preserve human life; and
- .4 PCASP should only use firearms against persons in self-defence or in defence of others.

5.16 An agreed plan of gradual response for use of force, including warning procedures, should be documented, and signed prior to embarkation by all relevant parties, including the

shipowner, the master of the ship and the PMSC. The plan should include a description of the roles of the Master and the PCASP team leader.

- 5.17 PMSC, in consultation with the shipowner, should ensure that:
- .1 both the master and the PCASP team have had the rules for the use of force explained to them;
  - .2 the master and the PCASP team understand and agree the conditions governing when and how the decision to invoke the rules for the use of force is made, and by whom; and
  - .3 the master and the PCASP team sign an undertaking that they have read and understood the rules for the use of force.

*Reporting and record-keeping*

5.18 PMSC should ensure that the PCASP team leader maintains a log recording every incident in which firearms are deployed, to be acknowledged by the master. Such incidents should be documented in detail in the form of a piracy report. A record should also be made of every instance when a weapon is discharged for any reason other than in self-defence, for example, training, accidental discharge.

5.19 PMSC should ensure that a formal written report of each incident involving the use of force, to be forwarded to the shipowner/ship operator, is made by the PCASP team leader and acknowledged by the master. This report may include:

- .1 time and location of the incident;
- .2 details of events leading up to the incident;
- .3 written statements by those involved in the incident from the PCASP team;
- .4 injuries and/or material damage sustained;
- .5 lessons learned from the incident and, where applicable, recommended procedures to prevent recurrence; and
- .6 documentation of any tests, including drug or alcohol tests, taken during the investigation of the incident.

5.20 The written report referenced in 5.19 may be accompanied by any available video footage or photography.

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Tel: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1405/Rev.2  
25 maj 2012

## **REVIDERADE PROVISORISKA RIKTLINJER FÖR REDARE OCH BEFÄLHAVARE ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>**

1 Sjösäkerhetskommittén godkände vid sitt åttionionde sammanträde (11-20 maj 2011) provisoriska rekommendationer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet.

2 Med tanke på frågans vikt och brådskande natur och behovet att så snart som möjligt utveckla och utfärda detaljerade riktlinjer och rekommendationer godkände Kommittén och sanktionerade Rådet ett extra möte för Arbetsgruppen för säkerhet till sjöss och sjöröveri (13-15 september 2011) för att uppdatera riktlinjerna.

3 Rekommendationerna reviderades ytterligare av Sjösäkerhetskommittén vid dess nittionde sammanträde (16-25 maj 2012) för att ta hänsyn till mindre ändringar till följd av utarbetandet av de provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som fastställs i MSC.1/Circ.1443, "Provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet".

4 De reviderade rekommendationerna för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet fastställs i bilagan.

5 De reviderade provisoriska rekommendationerna bör läsas tillsammans med de provisoriska riktlinjer och rekommendationer som fastställs i MSC.1/Circ.1443, MSC.1/Circ.1406/Rev.2, "Reviderade provisoriska rekommendationer för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.1/Circ.1408/Rev.1, "Reviderade provisoriska rekommendationer för kust- och hamnstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"<sup>2</sup>; informationen i MSC-FAL.1/Circ.2, "Enkät om kust- och hamnstaters krav angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg" samt andra rekommendationer och riktlinjer som har utvecklats av Internationella sjöfartsorganisationen för att förhindra och motarbeta sjöröveri och väpnade rån mot fartyg.

6 Medlemsstaterna uppmanas att informera alla nationella myndigheter som arbetar med frågor rörande sjöröveri samt redare, befälhavare och besättningar om detta cirkulär.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> Beaktat eventuella revisioner

7 Medlemsstaterna uppmanas även att vidta alla åtgärder som krävs för att implementera de reviderade provisoriska riktlinjer som fastställs i bilagan.

8 Medlemsstater, internationella organisationer och icke-statliga organisationer med konsultativ status uppmanas att så snart som möjligt meddela Kommittén om erfarenheter från implementeringen av de provisoriska riktlinjerna för att på så vis hjälpa Kommittén att fatta beslut om eventuella åtgärder.

9 Härmed återkallas MSC.1/Circ.1405/Rev.1.

\*\*\*



## BILAGA

### REVIDERADE PROVVISORISKA RIKTLINJER FÖR REDARE OCH BEFÄLHAVARE ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>

#### 1 Introduktion

1.1 Det växande hotet mot handelssjöfarten från Somaliabaserade pirater har lett till ökad användning av beväpnad säkerhetspersonal och en markant tillväxt av antalet företag som tillhandahåller säkerhetstjänster till sjöss för fartyg som passerar riskområdet. Internationella sjöfartsorganisationen förstår, även om den inte uppmanar till användning av beväpnad säkerhetspersonal, att det kan vara svårt för redare att avgöra vilka privata säkerhetsföretag som är pålitliga och professionella.

1.2 Huruvida man ska använda beväpnad säkerhetspersonal ombord på ett fartyg är ett svårt beslut för redaren. Komplicerade lagkrav rörande transport, bärande och användning av skjutvapen<sup>2</sup> samt att det saknas officiella regler och självreglering inom branschen ger anledning till oro. Situation kompliceras ytterligare av den snabba tillväxten av privata säkerhetsföretag som opererar till sjöss och osäkerheten kring vilken förmåga och mognad några av dessa företag besitter. Det finns stora skillnader i kompetens och kvalitet över hela spektrumet av företag som erbjuder sådana tjänster.

1.3 Syftet med dessa riktlinjer är att hjälpa redare och befälhavare som överväger att använda beväpnad säkerhetspersonal som extra skydd mot piratattacker.

1.4 Det är viktigt att notera att fartygen lyder under flaggstatens jurisdiktion och därmed under eventuella lagar och föreskrifter som flaggstaten har utfärdat angående anlitaandet av privata säkerhetsföretag och användningen av beväpnad säkerhetspersonal. Dessutom är det viktigt att notera att sådana fartyg även kan lyda under hamn- och kuststaters lagar.

1.5 Beväpnad säkerhetspersonal bör inte betraktas som ett alternativ till implementering av de s.k. *Best Management Practices* (BMP) och andra skyddsåtgärder. Stationering av beväpnad säkerhetspersonal ombord på ett fartyg i syfte att skydda fartyget och dess besättning bör endast övervägas efter att man har gjort en riskbedömning. Det är också viktigt att befälhavaren är med i beslutsprocessen.

#### 2 Definitioner

*Riskområdet*: ett område som definieras i BMP såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

*Privata säkerhetsföretag*: privata företag som anlitas för att tillhandahålla både beväpnad och obehäpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg som skydd mot piratattacker.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> I dessa riktlinjer inkluderar alla hänvisningar till skjutvapen även tillhörande ammunition, förbrukningsmaterial, reservdelar och underhållsutrustning och alla hänvisningar till säkerhetsrelaterad utrustning inkluderar skydds- och kommunikationsutrustning.

*Beväpnad säkerhetspersonal*: beväpnad personal anställd av ett privat säkerhetsföretag.

### **3 Riskbedömning**

3.1 Redaren bör på ett tidigt stadium konsultera flaggstaten inför ett eventuellt beslut om att stationera beväpnad säkerhetspersonal ombord på ett fartyg för att försäkra att alla lagkrav uppfylls.

3.2 Huruvida beväpnad säkerhetspersonal ska användas inom riskområdet är ett beslut som den enskilde redaren bör fatta efter en noggrann riskbedömning och efter att ha sett till att alla andra praktiska åtgärder för egenskydd har vidtagits.

3.3 Riskbedömningen bör innehålla och dokumentera följande faktorer och överväganden innan redaren fattar beslut om sådana åtgärder:

- .1 säkerhet och skydd för fartyget och besättningen;
- .2 huruvida alla praktiska åtgärder för egenskydd har vidtagits;
- .3 risken för felaktig användning av skjutvapen med personskador eller dödsfall som följd;
- .4 risken för oförutsedda olyckor;
- .5 frågor rörande ansvarsskyldighet;
- .6 risken att situationen eskalerar;
- .7 iakttagelse av nationella lagar och internationell rätt;

### **4 Urvalskriterier för privata säkerhetsföretag**

4.1 Liksom när man anlitar andra företag är det viktigt att iaktta tillbörlig försiktighet, till exempel undersöka och informera sig om:

- .1 företagets struktur och säte;
- .2 företagets ägare;
- .3 företagets ekonomiska ställning (t.ex. årsredovisningar/bankreferenser);
- .4 företagets försäkringsskydd (särskilt vad gäller risk för tredje part);
- .5 ledningens erfarenhet; samt
- .6 kvalitetsindikatorer, t.ex. ISO-certifiering.

### Bakgrundsinformation om privata säkerhetsföretag

4.2 För att utvärdera ett privat säkerhetsföretags förmåga att utföra ett visst uppdrag bör man göra en noggrann utredning, särskilt eftersom det saknas beprövade certifieringssystem för privata säkerhetsföretag.

4.3 Privata säkerhetsföretag bör kunna uppvisa dokument som styrker till exempel:

- .1 erfarenhet till sjöss (till skillnad från landbaserad erfarenhet);
- .2 skriftliga riktlinjer som reglerar vilka ledarskapsfärdigheter som krävs, befälsordningen, ändringar i befälsordningen samt ansvarsfördelningen i livräddningssituationer;
- .3 kunskap om flagg-, kust- och hamnstaters krav angående transport och användning av skjutvapen;
- .4 att det finns skriftliga vitsord/referenser från tidigare uppdragsgivare inom sjöfartsnäringen;
- .5 att det finns intyg på att skjutvapen införskaffas, förvaras, bärs, används, transporteras, embarkeras och debarkeras i enlighet med tillämpliga lagar;
- .6 kunskap om det Somaliabaserade pirathotet, inklusive kunskap om militära operationer i området samt hur man håller sig uppdaterad om läget;
- .7 kunskap om BMP, särskilt vad gäller åtgärder för skydd av fartyg; samt
- .8 tillgång till kompetent sjörättslig rådgivning (t.ex. interna eller externa juridiska rådgivare) alla dagar dygnet runt.

### Urval och kontroll av privata säkerhetsföretag

4.4 Eftersom kvaliteten på servicen i hög grad beror på kvaliteten och erfarenheten hos de personer som ingår i säkerhetsteamet är det mycket viktigt att urvalet och kontrollen av säkerhetsteamet håller hög kvalitet. Privata säkerhetsföretag bör kunna intyga att de har kontrollerbara, skriftliga riktlinjer för lämplighetsprövning av sin personal.

4.5 Privata säkerhetsföretag bör till exempel kunna uppvisa dokument som styrker att man:

- .1 kontrollerar belastningsregister;
- .2 kontrollerar tidigare arbetslivserfarenhet;
- .3 kontrollerar tidigare erfarenhet inom militär och polis;
- .4 dokumenterar personalens medicinska, fysiska och psykiska hälsa (inklusive regelbundna drog- och alkoholtester)
- .5 har kontrollerbara system för fortlöpande lämplighetsprövning;

- .6 har intyg på relevant erfarenhet av och certifiering inom användning och bärande av sådana skjutvapen som ska användas; samt
- .7 har system för tillhandahållande av identitetshandlingar, resehandlingar och visa.

#### Utbildning av beväpnad säkerhetspersonal

4.6 Eftersom kvaliteten på den beväpnade säkerhetspersonalens utbildning är av yttersta vikt bör redaren kontrollera att det privata säkerhetsföretaget tillhandahåller fullgod utbildning. Dokumenteringen av utbildningen bör hålla sådan kvalitet att man kan lita på att den beväpnade säkerhetspersonalen besitter de kunskaper och färdigheter som krävs för uppdraget.

4.7 Privata säkerhetsföretag bör till exempel kunna uppvisa dokument som styrker:

- .1 att man har heltäckande, detaljerade och kontrollerbara utbildningsintyg för både grund- och vidareutbildning;
- .2 att den beväpnade säkerhetspersonalen som ett minimikrav har fått orientering ombord, inklusive lärt sig reglerna för kommunikation, samt uppfyller eventuella lagkrav från flaggstaten angående orientering ombord;
- .3 att personalen är utbildad och behörig enligt företagets dokumenterade standarder för våldsanvändning i enlighet med erkända principer/riktlinjer som även har erkänts av flaggstaten;
- .4 att personalen är utbildad i att använda de specifika skjutvapen och annan säkerhetsrelaterad utrustning som ska användas under uppdraget;
- .5 att personalen har fått medicinsk utbildning enligt en erkänd internationell standard; samt
- .6 att personalen har fått utbildning om den aktuella fartygstypen, om platser där fartyget kommer att operera och om bestämmelserna i Internationella koden för säkerhet på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS), Internationella säkerhetskoden (ISM) och BMP.

## **5 Servicenivå**

### Försäkring

5.1 Redaren bör kontrollera att det privata säkerhetsföretaget har en ansvarsförsäkring som täcker företaget självt, företagets personal och tredje part samt att det privata säkerhetsföretagets avtalsvillkor inte påverkar eller riskerar att påverka redarens försäkringsskydd.

### Redarens försäkringsskydd

5.2 Ansvarsskyldighet, förluster och kostnader som uppstår till följd av användningen av beväpnad säkerhetspersonal kan ha inverkan på försäkringsskyddet från redarens egendoms- och ansvarsförsäkringar. Redare rekommenderas starkt att konsultera sina försäkringsgivare innan de

anlitar eller embarkerar beväpnad säkerhetspersonal för att kontrollera om detta leder till några ändringar i försäkringsskyddet, särskilt i förhållande till beväpnade insatser och det privata säkerhetsföretagets ansvarsförsäkring.

#### Privata säkerhetsföretags försäkringsskydd

5.3 Privata säkerhetsföretag bör kunna uppvisa dokument som styrker att de har och under avtalets löptid kommer att fortsätta att ha:

- .1 ansvars- och arbetsgivarförsäkring med fullgott skydd i enlighet med redarens krav; samt
- .2 försäkring som täcker olycksfall, sjukvårdskostnader, sjukhusvistelser och hemtransporter.

5.4 Privata säkerhetsföretag bör teckna en försäkring för personalens bärande och användning av skjutvapen som täcker eventuella olyckor, personskador och materiella skador som uppstår till följd av användning av skjutvapen och skadeståndsansvar kopplat till bärande och/eller (medveten eller omedveten) felaktig användning av skjutvapnen.

5.5 Det är viktigt att redare, lastägare och försäkringsgivare granskar alla bestämmelser i befракningsavtalen och försäkringsbrevens för att försäkra att frågor rörande hur användningen av beväpnad säkerhetspersonal påverkar redarens egendoms- och ansvarsförsäkring ges tillräcklig uppmärksamhet.

#### Beväpnade säkerhetsteams storlek, sammansättning och utrustning

5.6 Ett beväpnat säkerhetsteamets storlek, sammansättning och utrustning är något som redaren och det privata säkerhetsföretaget bör diskutera noga och komma överens om. Exempel på faktorer som bör diskuteras:

- .1 **Storleken på det beväpnade säkerhetsteamet:** påverkas av faktorer som resans beräknade längd, aktuell hotbedömning, teamets avtalade uppgifter ombord (t.ex. om de ska fungera som extra utkikar och hjälpa till med åtgärder för egenskydd), fartygets storlek och typ, dess hastighet och fribord. Analysen bör resultera i ett minsta antal personer som säkerhetsteamet ska bestå av, där hänsyn även tas till behovet av fortsatt skydd i händelse av skada eller sjukdom;
- .2 **Fartygets sjösäkerhetscertifikat:** det beväpnade säkerhetsteamet och besättningen bör inte tillsammans överstiga det maximala antalet personer som får vistas ombord enligt fartygets sjösäkerhetscertifikat. Om fartygets sjösäkerhetscertifikat inte kan efterlevas på grund av extra säkerhetspersonal bör man konsultera behörig myndighet i flaggstaten;
- .3 **Sammansättning:** det är viktigt att det finns en bra blandning av erfarenheter, färdigheter och befälsgrader inom säkerhetsteamet. Teamledaren bör vara duktig på risk- och sårbarhetsbedömningar för fartyg samt kunna ge råd om skyddsåtgärder för fartyg. Minst en teammedlem bör vara behörig sjukvårdare;
- .4 **Krav på utrustning:** påverkas av faktorer som resans beräknade längd, aktuell hotbedömning, teamets avtalade uppgifter ombord (t.ex. om de ska fungera som

extra utkikar, använda dag- och mörkerkikare och hjälpa till med åtgärder för egenskydd), fartygets storlek och typ. Det bör finnas avancerad medicinsk utrustning; samt

- .5 **Skjutvapen:** lämplig uppsättning skjutvapen för avvärjning av piratattacker på distans. Dessa ska användas i enlighet med tillämpliga nationella lagar i flaggstaten avseende bärande och användning av skjutvapen samt vilka typer av skjutvapen som får användas och bäras.

### Befälsordning

5.7 När en redare och ett privat säkerhetsföretag ingår ett avtal bör de se till att tydligt definiera och dokumentera befälsordningen som reglerar förhållandet mellan redaren, befälhavaren, underbefälen och ledaren för säkerhetsteamet.

5.8 Dessutom bör redaren innan säkerhetsteamet embarkerar se till att befälhavaren och besättningen har fått en ordentlig genomgång om vad som gäller och att övningar planeras och genomförs så att all personal ombord på fartyget förstår sina roller och vilket ansvar de har innan fartyget når riskområdet.

5.9 För att uppnå den tydlighet som krävs bör den dokumenterade befälsordningen:

- .1 tydligt förklara att befälhavaren har befälet i alla lägen och är högsta befälhavare ombord samt avtalade rutiner i händelse att befälhavaren blir otillgänglig;
- .2 innehålla tydligt dokumenterade fartygs- och resespecifika ledningsrutiner som bland annat innehåller rutiner för genomförande av övningar och hantering av verkliga incidenter;
- .3 innehålla en beskrivning av den beväpnade säkerhetspersonalens uppgifter ombord och hur de förväntas uppträda samt rutiner för dokumentering av deras agerande ombord;
- .4 främja öppen tvåvägskommunikation, tydlig samordning och tydligt samarbete mellan redaren, lastägaren, det privata säkerhetsföretaget, den beväpnade säkerhetspersonalen, befälhavaren, underbefäl och besättningsmän under hela uppdraget.

5.10 Exempel på faktorer som kan avgöra huruvida man lyckas med det ovannämnda:

- .1 att man tillhandahåller regelbundet uppdaterade, underrättelsebaserade hotbedömningar under hela resan och använder denna information för att till exempel föreslå ändringar av den planerade ruten;
- .2 att man övervakar säkerhetsteamets dagliga aktiviteter ombord;
- .3 att man har en dygnet runt-plan för hantering av nödsituationer och oförutsedda händelser som tar hänsyn till alla tänkbara situationer; samt
- .4 att man ger feedback om eventuella behov av att utbilda besättningen eller förstärka fartyget baserat på uppgifter från säkerhetsteamet ombord.

### Hantering av skjutvapen och ammunition från embarkering till debarkering

5.11 Ett nödvändigt krav på den beväpnade säkerhetspersonalen är att de visar prov på ansvarsfull hantering och användning av vapen och ammunition i alla lägen medan de befinner sig ombord;

5.12 Följande bör beaktas:

- .1 dokumenterad iakttagelse av tillämpliga lagar i flagg-, kust- och hamnstaterna gällande tillhandahållande, transport, bärande, förvar och användning av skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning från embarkering till debarkering, inklusive sådana lagar som gäller för hamnar som fartyget kan komma att anlöpa med beväpnad säkerhetspersonal ombord under sin planerade resa;
- .2 lämplig förvaring av skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning vid platser för embarkering och debarkering som till fullo uppfyller nationella lagar och hamnstatens lagar;
- .3 dokumenterade standarder och rutiner för en komplett förteckning över alla skjutvapen, all ammunition och all säkerhetsrelaterad utrustning som finns tillgänglig vid ombordstigning på fartyget (förteckningen bör innehålla uppgifter om fabrikat, modell, kaliber, serienummer, företagets slutanvändarintyg, kvitton på alla inköp av skjutvapen och tillbehör samt information om ammunitionens typ och kvantitet);
- .4 effektiva rutiner för separat och säker förvaring och användning av skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning ombord på fartyget;
- .5 områden där skjutvapen får eller inte får bäras samt rutiner för vapens beredskapsstatus (t.ex. oladdad/avlägsnat magasin, isatt magasin/säkring på och tomt patronläge) och villkoren för ändrad status.
- .6 detaljerade och inövade order som reglerar när skjutvapen får laddas och göras klara för användning som bekräftas, övas och dokumenteras under avtalade perioder för att garantera högsta möjliga säkerhet och operativa effektivitet vid användning av skjutvapen ombord på fartyget; samt
- .7 att förteckningen avstäms med alla skjutvapen och all ammunition ombord vid debarkering.

### Regler för våldsanvändning

5.13 Det är mycket viktigt att all beväpnad säkerhetspersonal har fullständig kunskap om reglerna för våldsanvändning som redaren, det privata säkerhetsföretaget och befälhavaren har kommit överens om och uppfyller dem till fullo. Den beväpnade säkerhetspersonalen bör vara fullt medveten om att deras roll, när det gäller våldsanvändning, endast är att skydda människors liv och skydda fartyget mot väpnade piratattacker. Privata säkerhetsföretag bör tillhandahålla en detaljerad, graderad insatsplan mot piratattacker som en del av teamets operativa riktlinjer.

5.14 Privata säkerhetsföretag bör kräva av sin personal att de vidtar alla rimliga åtgärder för att undvika att använda våld. Om våld måste användas ska det ske i enlighet med tillämpliga lagar. Våldsanvändningen bör aldrig överstiga vad som är strikt nödvändigt och rimligt under omständigheterna. Försiktighet bör iakttas för att minimera personskador och materiella skador samt skydda människors liv.

5.15 Privata säkerhetsbolag bör kräva av sin personal att de inte använder skjutvapen mot någon förutom i självförsvar eller för att försvara andra människor.

#### Rapportering och dokumentering

5.16 Befälhavaren bör föra en loggbok där varje incident där skjutvapen används registreras, vare sig det sker avsiktligt eller oavsiktligt. Sådana incidenter bör dokumenteras i sådan detalj att en skriftlig rapport över incidenten kan sammanställas och vidarebefordras via redaren till flaggstaten.

5.17 Exempel på vad man kan kräva ska ingå i en sådan skriftlig rapport:

- .1 tid och plats för incidenten;
- .2 uppgifter om händelserna som ledde fram till incidenten;
- .3 skriftliga redogörelser från alla vittnen och medlemmar av säkerhetsteamet och besättningen som var inblandade i incidenten;
- .4 uppgifter om vilka som var inblandad i incidenten;
- .5 uppgifter om incidenten;
- .6 uppgifter om personskador och/eller materiella skador som inträffade under incidenten; samt
- .7 erfarenheter som gjorts och (om tillämpligt) rekommenderade åtgärder för att förhindra att incidenten upprepas.

5.18 Om den beväpnade säkerhetspersonalen måste använda våld bör teamledaren (om lämpligt) fotografera, anteckna i loggboken, skriva en rapport och samla in skriftliga redogörelser från de medlemmar av säkerhetsteamet som närvarade vid incidenten för att förbereda sig inför en eventuell rättsprocess.

#### Säkerhetspersonalens rapportering

5.19 Utöver rapporteringen av incidenter rekommenderas det att säkerhetsteamet efter varje uppdrag lämnar en fullständig rapport till redaren, via sin arbetsgivare om så krävs, med fullständiga uppgifter om uppdraget, operativa frågor, eventuell utbildningar och/eller fartygsförstärkningar som man har företagit samt eventuella förslag om hur man ytterligare kan förbättra säkerheten.



#### Kategorisering av säkerhetspersonalen

5.20 Redare hänvisas till eventuella tillämpliga nationella lagar i flaggstaten när det gäller kategoriseringen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på deras fartyg.

#### Rapportering inom riskområdet

5.21 Befälhavaren bör rapportera till behöriga militära myndigheter när ett fartyg passerar eller har för avsikt att passera riskområdet med beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning ombord.

#### Orientering för befälhavaren och besättningen

5.22 Redaren bör se till att befälhavaren och besättningen orienteras om dessa riktlinjer.

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Tel: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1406/Rev.2  
25 maj 2012

## **REVIDERADE PROVISORISKA REKOMMENDATIONER FÖR FLAGGSTATER ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>**

- 1 Sjösäkerhetskommittén godkände vid sitt åttionionde sammanträde (11-20 maj 2011) provisoriska rekommendationer för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet.
- 2 Med tanke på frågans vikt och brådskande natur och behovet att så snart som möjligt utveckla och utfärda detaljerade riktlinjer och rekommendationer godkände Kommittén och sanktionerade Rådet ett extra möte för Arbetsgruppen för säkerhet till sjöss och sjöröveri (13-15 september 2011) för att uppdatera rekommendationerna.
- 3 Rekommendationerna reviderades ytterligare av Sjösäkerhetskommittén vid dess nittionde sammanträde (16-25 maj 2012) för att ta hänsyn till mindre ändringar till följd av utarbetandet av de provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som fastställs i MSC.1/Circ.1443, "Provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet".
- 4 De reviderade rekommendationerna för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet fastställs i bilagan.
- 5 De bifogade provisoriska rekommendationerna bör läsas tillsammans med de provisoriska riktlinjer och rekommendationer som fastställs i MSC.1/Circ.1443; MSC.1/Circ.1405/Rev.2, "Reviderade provisoriska riktlinjer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.1/Circ.1408/Rev.1, "Reviderade provisoriska rekommendationer för kust- och hamnstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"<sup>2</sup>; informationen i MSC-FAL.1/Circ.2, "Enkät om kust- och hamnstaters krav angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg" samt andra rekommendationer och riktlinjer som har utvecklats av Internationella sjöfartsorganisationen för att förhindra och motarbeta sjöröveri och väpnade rån mot fartyg.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> Beaktat eventuella revisioner

6 Medlemsstaterna uppmanas att informera alla nationella myndigheter som arbetar med frågor rörande sjöröveri samt redare, befälhavare och besättningar om detta cirkulär.

7 Medlemsstaterna uppmanas även att vidta de åtgärder som krävs för att implementera de reviderade provisoriska rekommendationerna som fastställs i bilagan.

8 Medlemsstater, internationella organisationer och icke-statliga organisationer med konsultativ status uppmanas att så snart som möjligt meddela Kommittén om erfarenheter från implementeringen av de provisoriska riktlinjerna för att på så vis hjälpa Kommittén att fatta beslut om eventuella åtgärder.

9 Härmed återkallas MSC.1/Circ.1406/Rev.1.

\*\*\*

## BILAGA

### REVIDERADE PROVISORISKA REKOMMENDATIONER FÖR FLAGGSTATER ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I HÖGRISKOMRÅDET<sup>1</sup>

1 Dessa provisoriska rekommendationer innehåller punkter som bör övervägas om och när en flaggstat bestämmer att det är lämpligt och bör vara lagligt att använda beväpnad säkerhetspersonal. De är inte avsedda att främja eller institutionalisera sådana åtgärder. Rekommendationerna behandlar inte alla rättsliga frågor kopplade till användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg.

2 Allt oftare överväger redare möjligheten att använda beväpnad säkerhetspersonal för att förbättra säkerheten för fartyg som passerar riskområdet. Bärandet av sådan säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterade utrustning<sup>2</sup> regleras av flaggstatens lagar och riktlinjer och det är flaggstaten som avgör om och under vilka villkor detta ska tillåtas.

3 Flaggstater bör när de utvecklar riktlinjer ta hänsyn till risken för våldseskalering, vilket användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg skulle kunna leda till.

4 Flaggstater bör kräva av berörda parter att de iakttar alla relevanta krav från flagg-, kust- och hamnstater.

5 Flaggstater bör ha riktlinjer för huruvida användningen av beväpnad säkerhetspersonal ska tillåtas, och i så fall under vilka villkor. Vid utvecklingen av sådana riktlinjer uppmanas flaggstater att ta hänsyn till följande rekommendationer:

.1 Som ett första steg bör flaggstaterna avgöra huruvida användning av beväpnad säkerhetspersonal:

.1 ska tillåtas enligt flaggstatens nationella lagar;

.2 vore en lämplig åtgärd under vissa omständigheter för att utöka nuvarande säkerhetsåtgärder ombord på fartyg som seglar i riskområdet under dess flagg, dock i enlighet med relaterade styrmedel och riktlinjer som har utvecklats och utfärdats av Internationella sjöfartsorganisationen, inklusive sjöfartsnäringens *Best Management Practices*.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> I dessa rekommendationer inkluderar alla hänvisningar till skjutvapen även tillhörande ammunition, förbrukningsmaterial, reservdelar och underhållsutrustning och alla hänvisningar till säkerhetsrelaterad utrustning inkluderar skydds- och kommunikationsutrustning.

.2 Som ett andra steg bör flaggstater som kommer fram till att användning av beväpnad säkerhetspersonal ska betraktas som en lämplig och laglig åtgärd fastställa riktlinjer som bland annat bör innehålla:

.1 minimikriterier eller minimikrav som beväpnad säkerhetspersonal måste uppfylla, där hänsyn tas till relevanta delar av riktlinjerna i MSC.1/Circ.1405/Rev.2, "Reviderade provisoriska riktlinjer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet";

.2 en process för att ge beväpnad säkerhetspersonal som uppfyller minimikraven tillstånd att operera ombord på fartyg som seglar under flaggstatens flagg;

.3 en process för att ge redare tillstånd att använda beväpnad säkerhetspersonal;

.4 villkor för när tillstånd ska ges samt rutiner för redovisning av att man uppfyller de krav som tillstånden baseras på;

.5 hänvisningar till direkt tillämpliga nationella lagar rörande den beväpnade säkerhetspersonalens bärande och användning av skjutvapen, kategoriseringen av den beväpnade säkerhetspersonalen samt förhållandet mellan befälhavare och beväpnad säkerhetspersonal under vistelsen ombord; samt

.6 krav angående rapportering och dokumentering;

.3 Dessutom bör information om användningen av beväpnad säkerhetspersonal lämnas till Internationella sjöfartsorganisationen för cirkulation bland medlemsstaterna.

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Tel: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1408/Rev.1  
25 maj 2012

## REVIDERADE PROVISORISKA REKOMMENDATIONER FÖR KUST- OCH HAMNSTATER ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>

1 Sjösäkerhetskommittén enades vid sitt åttionionde sammanträde (11-20 maj 2011), efter att ha godkänt

(1) MSC.1/Circ.1405, "Reviderade provisoriska riktlinjer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"<sup>2</sup>; och

(2) MSC.1/Circ.1406, "Provisoriska rekommendationer för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"<sup>3</sup>,

om att det fanns ett brådskande behov av att utveckla ytterligare rekommendationer för stater, särskilt kust- och hamnstater, angående embarkering, debarkering och bärande av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterade utrustning<sup>4</sup>.

2 Sjösäkerhetskommittén konstaterade att transporter av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterade utrustning påverkas av kust- och hamnstaters nationella lagar och riktlinjer och att man därför även behövde beakta kust- och hamnstaters intressen avseende närvaron av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterade utrustning ombord på fartyg som anländer till, passerar eller lämnar deras territorialhav.

3 Med tanke på frågans vikt och brådskande natur och behovet att så snart som möjligt utveckla och utfärda detaljerade riktlinjer och rekommendationer godkände Kommittén och sanktionerade Rådet ett extra möte för Arbetsgruppen för säkerhet till sjöss och sjöröveri (13-15

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> Återkallad och ersatt av MSC.1/Circ.1405/Rev.2.

<sup>3</sup> Återkallad och ersatt av MSC.1/Circ.1406/Rev.2.

<sup>4</sup> I dessa rekommendationer inkluderar alla hänvisningar till skjutvapen även tillhörande ammunition, förbrukningsmaterial, reservdelar och underhållsutrustning och alla hänvisningar till säkerhetsrelaterad utrustning inkluderar skydds- och kommunikationsutrustning.

september 2011) för att uppdatera och utöka tidigare utfärdade rekommendationer. Arbetsgruppen reviderade de existerande rekommendationerna och godkände MSC.1/Circ.1408, "Reviderade provisoriska rekommendationer för kust- och hamnstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet".

4 De provisoriska rekommendationerna reviderades senare av Sjösäkerhetskommittén vid dess nittionde sammanträde (16 till 25 maj 2012) för att ta hänsyn till mindre ändringar till följd av utarbetandet av de provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som fastställs i MSC.1/Circ.1443, "Provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet".

5 De reviderade provisoriska rekommendationerna bör läsas tillsammans med de provisoriska riktlinjer och rekommendationer som fastställs i MSC.1/Circ.1443, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, MSC.1/Circ.1406/Rev.2<sup>5</sup>, informationen i MSC-FAL.1/Circ.2, "Enkät om kust- och hamnstaters krav angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg" samt andra rekommendationer och riktlinjer som har utvecklats av Internationella sjöfartsorganisationen för att förhindra och motarbeta sjöröveri och väpnade rån mot fartyg.

6 Medlemsstaterna uppmanas att informera alla nationella myndigheter som arbetar med frågor rörande sjöröveri och/eller gränskontroll samt redare, befälhavare och besättningar om detta cirkulär.

7 Medlemsstater, internationella organisationer och icke-statliga organisationer med konsultativ status uppmanas att så snart som möjligt meddela Kommittén om erfarenheter från implementeringen av de provisoriska riktlinjerna för att på så vis hjälpa Kommittén att fatta beslut om eventuella åtgärder.

\*\*\*

---

<sup>5</sup> Beaktat eventuella revisioner

## BILAGA

### REVIDERADE PROVISORISKA REKOMMENDATIONER FÖR KUST- OCH HAMNSTATER ANGÅENDE ANVÄNDNING AV BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>

1 Dessa provisoriska riktlinjer har utvecklats för att hantera den ökande användningen av beväpnad säkerhetspersonal i riskområdet som skydd mot Somaliabaserade piratattacker och särskilt för att ge ytterligare rekommendationer angående embarkering, debarkering och transport av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning. Rekommendationerna behandlar inte alla rättsliga frågor kopplade till transport av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och utrustning.

2 Rekommendationerna i detta dokument är inte avsedda att på något sätt åsidosätta eller på annat vis påverka implementeringen och verkställandet av någon stats nationella lagar eller påverka någon stats rättigheter under internationell rätt. De tar hänsyn till intressen för redare vars fartyg seglar inom eller passerar riskområdet för att ge dem möjlighet att förbättra säkerheten för dessa fartyg så att personal, passagerare, last och egna tillgångar kan skyddas mot kapning.

3 I detta dokument inkluderar alla hänvisningar till skjutvapen även tillhörande ammunition, förbrukningsmaterial, reservdelar och underhållsutrustning och alla hänvisningar till säkerhetsrelaterad utrustning inkluderar skydds- och kommunikationsutrustning.

4 Med tanke på den ökande användningen av beväpnad säkerhetspersonal och behovet av förbättrat skydd för fartyg som seglar i riskområdet måste flaggstater, sjöfartsnärings och privata säkerhetsföretag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal veta huruvida och under vilka villkor embarkering och debarkering av beväpnad säkerhetspersonal och/eller tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning är tillåten. Dessutom måste sjöfartsnärings, befälhavare och företag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal veta vilka krav som ska uppfyllas när ett fartyg med beväpnad säkerhetspersonal ombord anlöper, ligger i och lämnar en hamn, en havsterminal, en ankarplats eller en öppen hamn inom en kuststats territorium eller jurisdiktion.

5 Därför bör Medlemsstaterna, särskilt kuststater vid Indiska oceanen, Arabiska havet, Adenviken och Röda havet, ha relevanta policyer och riktlinjer. Sådana policyer och riktlinjer bör samtidigt som de tar itu med den utfärdande statens intressen underlätta transporter av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning. De bör även delges sjöfartsnärings och företag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal samt Internationella sjöfartsorganisationen så att alla medlemsstater får kännedom om dem och flaggstaterna kan rätta sig efter dem.

6 Att använda beväpnad säkerhetspersonal för att förbättra säkerheten för fartyg som seglar inom eller passerar riskområdet är ett nytt fenomen som ständigt utvecklas. Därför tog man

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.



kanske vid utarbetandet av nuvarande nationella lagar, policyer och riktlinjer inte hänsyn till olika scenarion rörande embarkering eller debarkering av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterade utrustning eller till att fartyg som bär sådan beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning anlöper, ligger i och lämnar hamnar inom landets territorium. Därför bör Medlemsstater vid utarbetandet av policyer och riktlinjer i frågan förutom att försäkra intern samordning och samstämmighet mellan olika behöriga departement och myndigheter även se till att utveckla policyer och riktlinjer som inte hindrar eller kan komma att hindra handelssjöfarten, som inte stör fartygens navigering och som är förenliga med internationell rätt.

7 Vid utarbetandet av sådana policyer och riktlinjer uppmanas Medlemsstaterna att ta hänsyn till:

**Embarkering:**

- .1 krav angående anmälning av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning som ska embarkeras;
- .2 krav och rutiner för skjutvapen som ska transporteras, inklusive förvaring och säkerhet före embarkering;
- .3 krav angående identifiering och anmälning av beväpnad säkerhetspersonal;
- .4 krav på intyg om tillstånd från flaggstaten att använda beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning.
- .5 krav angående rutiner för förvaring, säkerhet och kontroll av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning ombord på fartyget före avresa och inom territorialhavet.

**Debarkering:**

- .1 krav angående anmälning före ankomst av fartyg bärande beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning;
- .2 krav angående anmälning att skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning som ska debarkeras;
- .3 krav angående identifiering och anmälning av beväpnad säkerhetspersonal;
- .4 krav på intyg om tillstånd från flaggstaten att använda beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning;
- .5 krav angående förvaring, säkerhet och kontroll av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning efter debarkering;

**Anlopp:**

- .1 krav angående anmälning av beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning;
- .2 krav angående förvaring, säkerhet och kontroll av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning ombord på fartyget;
- .3 krav på intyg om tillstånd från flaggstaten att använda beväpnad säkerhetspersonal, skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning;

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Tel: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1443  
25 maj 2012

## **PROVISORISKA RIKTLINJER FÖR PRIVATA SÄKERHETSFÖRETAG SOM TILLHANDAHÅLLER BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>**

1 Sjösäkerhetskommittén godkände vid sitt åttionionde sammanträde (11-20 maj 2011) provisoriska riktlinjer för flaggstater, redare och befälhavare angående användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet.

2 Med tanke på frågans vikt och brådskande natur och behovet att så snart som möjligt utveckla och utfärda detaljerade riktlinjer och rekommendationer godkände Kommittén och sanktionerade Rådet ett extra möte för Arbetsgruppen för säkerhet till sjöss och sjöröveri (13-15 september 2011) för att uppdatera riktlinjerna och utveckla nya riktlinjer för kust- och hamnstater.

3 Efter debatten om beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg som ägde rum vid det nittionde sammanträdet (16-25 maj 2012) gick Kommittén med på att också utveckla riktlinjer för privata säkerhetsbolag för att komplettera existerande riktlinjer samt stödja utarbetandet av riktlinjer på nationell nivå och underlätta harmoniseringen av riktlinjer på internationell nivå angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg.

4 De provisoriska riktlinjerna för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet fastställs i bilagan.

5 De bifogade provisoriska riktlinjerna bör läsas tillsammans med de provisoriska riktlinjer som fastställs i MSC.1/Circ.1405/Rev.2, "Reviderade provisoriska riktlinjer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.2/Circ.1406/Rev.2, "Reviderade provisoriska rekommendationer för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.1/Circ.1408/Rev.1, "Provisoriska rekommendationer för kust- och hamnstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"<sup>2</sup>; och informationen i MSC-FAL.1/Circ.2, "Enkät om kust- och hamnstaters krav angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg " samt andra rekommendationer och riktlinjer som har utvecklats av Internationella sjöfartsorganisationen för att förhindra och motarbeta sjöröveri och väpnade rån mot fartyg.

6 Medlemsstaterna uppmanas att informera alla nationella myndigheter som arbetar med frågor rörande sjöröveri samt redare, befälhavare och besättningar om detta cirkulär.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

<sup>2</sup> Beaktat eventuella revisioner

7 Medlemsstaterna uppmanas även att vidta alla åtgärder som krävs för att implementera de reviderade provisoriska rekommendationer som fastställs i bilagan.

8 Medlemsstater, internationella organisationer och icke-statliga organisationer med konsultativ status uppmanas att så snart som möjligt meddela Kommittén om erfarenheter från implementeringen av de provisoriska riktlinjerna för att på så vis hjälpa Kommittén att fatta beslut om eventuella åtgärder.

\*\*\*

## BILAGA

### PROVISORISKA RIKTLINJER FÖR PRIVATA SÄKERHETSFÖRETAG SOM TILLHANDAHÅLLER BEVÄPNAD SÄKERHETSPERSONAL OMBORD PÅ FARTYG I RISKOMRÅDET<sup>1</sup>

#### 1 Syfte

1.1 Under de senaste åren har antalet redare som väljer att använda beväpnad säkerhetspersonal som skydd mot Somaliabaserade pirater i riskområdet västra Indiska oceanen och Adenviken ökat markant. Enligt FN:s havsrättskonvention (UNCLOS) (del 2, avsnitt 1, artikel 2) och internationell sedvanerätt har kuststater suveränitet över sitt territorialhav. Denna suveränitet lyder under reglerna för oskadlig genomfart i enlighet med UNCLOS (del 2, avsnitt 3) och andra internationella rättsregler. Det finns dock för närvarande inga internationella riktlinjer eller standarder för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller sådana tjänster. Sådana riktlinjer skulle förbättra styrningen, minska risken för olyckor samt främja kompetent, säkert och lagligt uppförande till sjöss.

1.2 Artikel 92 i UNCLOS hänvisar till flaggstatens "exklusiva jurisdiktion på det fria havet" och artikel 94 till "flaggstatens skyldigheter". Det konstateras att det är flaggstaten som avgör huruvida beväpnad säkerhetspersonal ska tillåtas ombord på fartyg och det är inte säkert att alla flaggstater tillåter sådan.

1.3 Privata säkerhetsföretag bör känna till att det kan finnas rättsliga skyldigheter kopplade till användningen av beväpnad säkerhetspersonal. Ett exempel på en sådan skyldighet bör vara att privata säkerhetsföretag måste söka tillstånd, enligt gällande föreskrifter och före embarkering, från behöriga myndigheter i:

- .1 flaggstaten;
- .2 landet där det privata säkerhetsföretaget har sitt säte; och
- .3 länder i vilka verksamheten ska bedrivas eller ledas, inklusive länder som den beväpnade säkerhetspersonalen kan behöva passera.

1.4 Syftet med dessa riktlinjer är att ge provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag som:

- .1 gör det möjligt att utarbeta dokumenterade rutiner som hjälper redare att fatta välinformerade beslut när de ska välja bland privata säkerhetsföretag; samt
- .2 gör det möjligt för privata säkerhetsföretag att hjälpa redare att motverka sjöröveri och väpnade rån mot fartyg i riskområdet genom väl övervägd användning av beväpnad säkerhetspersonal.

1.5 Dessa provisoriska riktlinjer är inte rättsligt bindande och utgör inte i sig själva någon certifierbar standard. De ger dock minimirekommendationer för de kompetenser och förmågor som ett professionellt privat säkerhetsföretag förväntas ha.

---

<sup>1</sup> Riskområdet: ett område som definieras i dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (MSC.1/Circ.1339) såvida inte flaggstaten definierar det annorlunda.

1.6 Dessa provisoriska riktlinjer för privata säkerhetsföretag bör läsas tillsammans med MSC.1/Circ.1405/Rev.2, "Reviderade provisoriska riktlinjer för redare och befälhavare angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.1/Circ.1406/Rev.2, "Reviderade provisoriska rekommendationer för flaggstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; MSC.1/Circ.1408/Rev.1, "Provisoriska rekommendationer för kust- och hamnstater angående användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg i riskområdet"; och informationen i MSC-FAL.1/Circ.2, "Enkät om kust- och hamnstaters krav angående beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg " samt andra rekommendationer och riktlinjer som har utvecklats av Internationella sjöfartsorganisationen för att förhindra och motarbeta sjöröveri och väpnade rån mot fartyg.

## **2 Certifiering av privata säkerhetsföretag**

2.1 Montreuxdokumentet om internationella förpliktelser och god praxis för stater i förhållande till privata militära företag och privata säkerhetsföretag under väpnad konflikt<sup>2</sup> och Internationella uppförandekoden för privata säkerhetsföretag (ICoC)<sup>3</sup> utgör bra referenspunkter för privata säkerhetsföretag men saknar direkt relevans för sjöröveri och väpnade rån mot fartyg och ger inte tillräckliga riktlinjer för privata säkerhetsföretag som opererar till sjöss. Montreuxdokumentet, som riktar sig till stater, upprepar internationella rättsregler och ger exempel på god praxis för stater men det bör påpekas att internationell humanitär rätt endast gäller under väpnad konflikt. ICoC, som riktar sig till den privata säkerhetsbranschen, fastställer ett antal principer och processer för privata säkerhetsföretag när det gäller att främja rättssäkerheten och respekten för mänskliga rättigheter. Den bygger dock på självreglering och gäller endast landbaserade säkerhetsföretag och är därför inte direkt tillämplig på de särskilda omständigheter som omgärdar användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på handelsfartyg som skydd mot sjöröveri och väpnade rån.

2.2 Den rådande situationen utanför Somalias kust kräver därför att man gör en snabb och separat övervägning av vilka krav som ska gälla vid användningen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg som passerar riskområdet.

2.3 Dessa provisoriska riktlinjer är därför avsedda att stödja utvecklingen av en internationell standard och certifieringsprocess för privata säkerhetsföretag som tillhandahåller skydd mot sjöröveri och väpnade rån mot fartyg och göra det lättare för privata säkerhetsföretag att kunna visa för redare att de är kompetenta och professionella innan sådana finns på plats.

2.4 Privata säkerhetsföretag bör söka certifiering enligt relevanta nationella och internationella standarder för privata säkerhetstjänster till sjöss så snart sådana har etablerats.

## **3 Krav på privata säkerhetsföretag**

3.1 Privata säkerhetsföretag bör fastställa rutiner för tillhandahållandet av privata säkerhetstjänster åt redare och uppfylla alla tillämpliga lagkrav.

---

<sup>2</sup> Montreuxdokumentet upprepar staters skyldighet att försäkra att privata militära företag och privata säkerhetsföretag som opererar i väpnade konflikter följer internationell humanitär rätt och internationell rätt avseende mänskliga rättigheter.

<sup>3</sup> ICoC fastställer ett antal principer för privata säkerhetsföretag.

### *Allmänt*

3.2 Privata säkerhetsföretag bör kunna uppvisa dokumentation som gör det möjligt för berörda parter att iaktta tillbörlig försiktighet, bland annat dokument rörande företagets bildande, ledning och ekonomiska ställning. Dessa bör bland annat innehålla uppgifter om:

- .1 struktur och säte;
- .2 ägare;
- .3 ekonomisk ställning och bankreferenser;
- .4 försäkringsskydd (särskilt vad gäller risk för tredje part);
- .5 ledningens erfarenhet (allmän och uppdragsspecifik); samt
- .6 kvalitetsindikatorer, t.ex. ISO-certifiering

### *Tillämplig lag*

3.3 Privata säkerhetsföretag bör ha kunskap om tillämpliga lagar i flagg-, hamn- och kuststaterna avseende transport, bärande, förvaring och användning av skjutvapen<sup>4</sup> och säkerhetsrelaterad utrustning samt våldsanvändning. Privata säkerhetsföretag bör särskilt ha:

- .1 kunskap om tillämpliga nationella lagar avseende transport, bärande, förvaring och användning av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning samt vara medvetna om att redaren måste skaffa tillstånd från flaggstaten och att anlita beväpnad säkerhetspersonal måste ha vapenlicenser som har utfärdats eller godkänts av flaggstaten; samt
- .2 tillgång alla dagar dygnet runt till kompetent sjörättslig rådgivning med tanke på hur komplicerade lagarna avseende bärande och användningen av skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning ombord på handelsfartyg är.

### *Försäkringsskydd*

3.4 Privata säkerhetsföretag bör ha och under avtalets löptid fortsätta att ha:

- .1 ansvars- och arbetsgivarförsäkring med fullgott skydd i enlighet med redarens krav; samt
- .2 försäkringsskydd som täcker olycksfall, sjukvårdskostnader, sjukhusvistelser och hemtransporter.

3.5 Eftersom skjutvapen och annan säkerhetsrelaterad utrustning ska ingå i den avtalade planen bör privata säkerhetsföretag teckna en försäkring för personalens bärande och användning av skjutvapen som täcker eventuella olyckor, personskador och materiella skador som uppstår till följd

---

<sup>4</sup> I dessa riktlinjer inkluderar alla hänvisningar till skjutvapen även tillhörande ammunition, förbrukningsmaterial, reservdelar och underhållsutrustning och alla hänvisningar till säkerhetsrelaterad utrustning inkluderar skydds- och kommunikationsutrustning.

av användning av skjutvapen och skadeståndsansvar kopplat till bärande och/eller (medveten eller omedveten) felaktig användning av skjutvapen.

3.6 Privata säkerhetsföretag bör observera hänvisningarna i MSC.1/Circ.1405/Rev.2 till vikten av att redare, lastägare och försäkringsgivare granskar alla bestämmelser i sina befraktningsavtal och försäkringsbrev för att försäkra att frågor rörande vilken inverkan användningen av beväpnad säkerhetspersonal kan ha på redarens egendoms- och ansvarsförsäkring ges tillräcklig uppmärksamhet.

#### *Medvetenhet om sjöröveri*

3.7 Privata säkerhetsföretag bör ha god kunskap om:

- .1 den föränderliga piratsituationen i riskområdet;
- .2 pirathotet i regionen, militära operationer i området och hur man håller sig uppdaterad om läget;
- .3 den senaste versionen av dokumentet *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (BMP), särskilt vad gäller skyddsåtgärder för fartyg.

#### *Operativ kompetens*

3.8 Privata säkerhetsföretag bör ha professionell förmåga att utöva sin roll, nämligen att skydda fartyget och personer ombord mot olagliga attacker genom endast strikt nödvändig och rimlig användning av våld. Privata säkerhetsföretag bör särskilt kunna tillhandahålla dokumentation som styrker:

- .1 erfarenhet till sjöss (till skillnad från landbaserad erfarenhet);
- .2 dokumenterade och implementerade rutiner och riktlinjer för operationer med beväpnad säkerhetspersonal som reglerar kommunikation, ledarskap, befälsordning, ändringar i befälsordningen (t.ex. om teamledaren sätts ur stridbart skick) och ansvarsfördelningen i livräddningssituationer;
- .3 en skriftlig policy för införskaffande, transport, bärande, förvar, embarkering, debarkering och användning av skjutvapen som följer tillämpliga lagkrav;
- .4 tydliga regler för användning av våld där man har tagit hänsyn till flera olika scenarion och som ger en graderad insatsplan;
- .5 dokumenterade, robusta och kontrollerbara rutiner för utredning av incidenter;
- .6 rutiner för hur man efter en incident ska bistå eventuella statliga utredningar/åtal; samt
- .7 skriftliga vitsord/referenser från tidigare uppdragsgivare inom sjöfartsnäringen.



## **4        Ledning**

4.1        Urval, kontroll och utbildning av den beväpnade säkerhetspersonalen är avgörande för att fartyg och besättning ska kunna passera riskområdet på ett säkert vis. Följande avsnitt innehåller rekommendationer för att försäkra att personalen är kompetent att utöva dess tilldelade roll ombord på handelsfartyg och att privata säkerhetsföretag iakttar tillbörlig försiktighet i sina ledningsprocesser.

### *Urval och kontroll av beväpnad säkerhetspersonal*

4.2        Privata säkerhetsföretag bör ha kontrollerbara, skriftliga riktlinjer och rutiner för lämplighetsprövning av personer som anställs som beväpnad säkerhetspersonal. De bör kunna tillhandahålla dokumentation som visar att de har bra och effektiva personalurvals- och ledningsrutiner där bland annat följande ingår:

- .1        kontroll av belastningsregister;
- .2        kontroll av tidigare arbetslivserfarenhet;
- .3        kontroll av tidigare erfarenhet inom militär och polis;
- .4        dokumentering av personalens medicinska, fysiska och psykiska hälsa (inklusive regelbundna drog- och alkoholtester)
- .5        ett kontrollerbart system för att försäkra personalens fortsatta lämplighet;
- .6        dokumentering av relevant erfarenhet och certifiering inom användning och bärande av sådana skjutvapen och sådan säkerhetsrelaterad utrustning som ska användas, även till sjöss.

### *Utbildning av beväpnad säkerhetspersonal*

4.3        Privata säkerhetsföretag bör kunna försäkra att deras beväpnade säkerhetspersonal får och kan visa prov på tillbörlig individuell och gemensam utbildning. Utbildningen bör dokumenteras och visa att personalen har de operativa förmågor som krävs enligt avsnitt 5 i detta dokument. Privata säkerhetsföretag bör alltså kunna uppvisa dokumentation som styrker:

- .1        att man har heltäckande, detaljerade och kontrollerbara utbildningsintyg för både grund- och vidareutbildning;
- .2        att teamledaren har kontrollerbara kunskaper om aktuell fartygstyp, planerad rutt samt säkerhet till sjöss och skydd av fartyg;
- .3        att personalen är utbildad och behörig enligt företagets dokumenterade standarder för våldsanvändning samt har kunskap om befälsordningen ombord;
- .4        att personalen är utbildad och kompetent att använda skjutvapen, ammunition och annan säkerhetsrelaterad utrustning som ska användas ombord;
- .5        att den beväpnade säkerhetspersonalen har medicinsk utbildning enligt en erkänd nationell eller internationell standard;

- .6 att personalen får lämplig utbildning om den specifika fartygstypen, de specifika platser där fartyget ska operera och vilka rättsliga/praktiska följder detta kan medföra samt bestämmelserna i Internationella koden för säkerhet på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS), Internationella säkerhetskoden (ISM) och BMP.

#### *Dokumentationskrav*

- 4.4 Privata säkerhetsföretag bör ha system för tillhandahållande av identitetshandlingar, resehandlingar, visa och alla relevanta licenser.

### **5 Överväganden vid användning av beväpnad säkerhetspersonal**

5.1 Detta avsnitt behandlar specifika aspekter av användningen av beväpnad säkerhetspersonal och de privata säkerhetsföretagens roll i att försäkra effektiv och framgångsrik användning av sådan säkerhetspersonal, inklusive aspekter rörande kommunikation med redaren. Detaljerna kring användningen av beväpnad säkerhetspersonal varierar beroende på fartygstyp och de specifika omständigheter som omgärdar resan i fråga. Som prov på att ett privat säkerhetsföretag uppnår åtminstone en miniminivå av kompetens bör det uppfylla rekommendationerna nedan i den mån det krävs.

5.2 Utöver sedvanliga avtalsbestämmelser bör avtalet mellan redaren och det privata säkerhetsföretaget innehålla sådana överenskommelser som nåtts efter att man har diskuterat alla de överväganden kopplade till användningen av beväpnad säkerhetspersonal som anges nedan, dock ej begränsat till dessa.

5.3 Tillämpliga nationella lagar och regler (t.ex. för flagg-, kust- och hamnstaten) rörande transport, bärande, förvar, embarkering, debarkering eller användning av beväpnad säkerhetspersonal och tillhörande skjutvapen och säkerhetsrelaterad utrustning måste beaktas och speglas i den operativa verksamheten från fall till fall.

#### *Best Management Practices*

5.4 Erfarenheter från marina styrkor visar att tillämpningen av rekommendationerna i den senaste versionen av BMP kan göra avgörande skillnad när det gäller att hindra fartyg från att falla offer för sjöröveri eller väpnade rån. Det rekommenderas att BMP tillämpas i hela riskområdet och den internationellt rekommenderade transitkorridoren (IRTC) och betraktas som en första minimiåtgärd mot sjöröveri. Beväpnade säkerhetsteam bör betraktas som ett komplement till fullständig implementering av BMP som inte på något sätt minskar behovet att implementera BMP.

#### *Beväpnade säkerhetsteams storlek, sammansättning och utrustning*

5.5 Ett beväpnat säkerhetsteam storlek, sammansättning och utrustning är något som redaren och det privata säkerhetsföretaget bör diskutera och komma överens om. Privata säkerhetsföretag bör ha riktlinjer och rutiner för att fastställa säkerhetsteams storlek, sammansättning och utrustning där man bland annat tar hänsyn till följande:

- .1 en analys av fartygets säkerhetsbehov där man tar hänsyn till faktorer som resans beräknade längd, fartygets storlek och typ, dess hastighet och fribord, redarens riskbedömning och teamets avtalade uppgifter. Analysen bör resultera i ett minsta

- antal personer som teamet ska bestå av, där hänsyn även tas till behovet av fortsatt skydd i händelse av skada eller sjukdom;
- .2 att det finns en tydlig befälsordning och en lämplig blandning av erfarenheter och färdigheter inom teamet. Teamledaren bör vara duktig på risk- och sårbarhetsbedömningar för fartyg samt kunna ge råd om skyddsåtgärder för fartyg. Minst en teammedlem bör vara behörig sjukvårdare;
  - .3 att den beväpnade säkerhetspersonalen får lämplig utrustning, där man tar hänsyn till riskbedömningen för resan och diskussionerna mellan redaren och det privata säkerhetsföretaget;
  - .4 att man tillhandahåller lämpliga skjutvapen och förmågan att använda dessa i enlighet med tillämpliga lagkrav i flaggstaten avseende bärande och användning av skjutvapen samt krav avseende vilka typer av skjutvapen som får användas. Valet av skjutvapen bör kopplas till behovet av och reglerna för våldsanvändning som redaren, det privata säkerhetsföretaget och befälhavaren kommer överens om;
  - .5 att det med tanke på risken för allvarliga skador finns avancerad medicinsk utrustning ombord som kan hantera skottskador. Hänsyn bör tas till den bristande tillgången till läkarvård i regionen; och
  - .6 att den beväpnade säkerhetspersonalen, i den mån det är möjligt, utrustas med inspelningsutrustning (t.ex. videokameror, digitala diktafoner) för att kunna spela in och spara bevis om man måste använda våld.

#### *Befälsordning*

5.6 Det privata säkerhetsföretaget bör ha riktlinjer och rutiner som reglerar befälsordningen ombord på fartyget och försäkra att den beväpnade säkerhetspersonalen har fullständig kunskap om dessa riktlinjer och rutiner, som särskilt bör innehålla:

- .1 en tydlig förklaring att befälhavaren har befälet i alla lägen och är högsta befälhavare ombord samt avtalade rutiner i händelse att befälhavaren blir otillgänglig;
- .2 tydligt dokumenterade fartygs- och resespecifika ledningsrutiner som bland annat innehåller rutiner för genomförande av övningar och hantering av verkliga incidenter;
- .3 en förteckning över uppgifter och förväntat uppförande för den beväpnade säkerhetspersonalen samt dokumentering av deras agerande ombord; och
- .4 öppen tvåvägsinformation, tydlig samordning och tydligt samarbete mellan redaren, lastägaren, den beväpnade säkerhetspersonalen, det privata säkerhetsföretaget, befälhavaren, underbefäl och besättningsmän under hela uppdraget.

5.7 Sådana riktlinjer och rutiner för befälsordning skulle bland annat kunna innehålla:

- .1 att man tillhandahåller regelbundet uppdaterade, underrättelsebaserade hotbedömningar under hela resan och använder denna information för att t.ex. föreslå ändringar av den planerade ruten;
- .2 att man övervakar säkerhetsteamets dagliga aktiviteter ombord;
- .3 att man har en dygnet runt-plan för hantering av nödsituationer och oförutsedda händelser som tar hänsyn till alla tänkbara situationer; samt
- .4 att man får feedback från huvudkontoret om eventuella behov av att utbilda besättningen eller förstärka fartyget baserat på rapporter från säkerhetsteamet ombord.

#### *Kategorisering av beväpnad säkerhetspersonal*

5.8 Redare hänvisas till tillämpliga nationella krav från flaggstaten när det gäller kategoriseringen av beväpnad säkerhetspersonal ombord på deras fartyg. Privata säkerhetsföretag bör försäkra att de förstår om kategoriseringen har någon inverkan på deras avtal samt att den beväpnade säkerhetspersonalen förstår vad kategoriseringen innebär för dem.

#### *Hantering av skjutvapen och ammunition från embarkering till debarkering*

5.9 Privata säkerhetsföretag bör försäkra att säkerhetsteamet i alla lägen hanterar skjutvapen och ammunition på ett ansvarsfullt sätt.

5.10 Privata säkerhetsföretag bör kunna visa att de har tagit hänsyn till och vidtagit följande åtgärder som läggs fram i MSC.1/Circ.1408/Rev.1:

- .1 dokumenterad iakttagelse av tillämpliga lagar i flagg-, kust- och hamnstaterna gällande tillhandahållande, transport, bärande, förvar och användning av skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning från embarkering till debarkering, inklusive sådana lagar som gäller för hamnar som fartyget kan komma att anlöpa medan beväpnad säkerhetspersonal finns ombord på fartyget;
- .2 tillhandahålla lämplig förvaring för skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning vid platser för embarkering och debarkering som till fullo uppfyller nationella lagar och hamnstatens lagar;
- .3 dokumenterade standarder och rutiner för en komplett förteckning över alla skjutvapen, all ammunition och all säkerhetsrelaterad utrustning som finns tillgänglig vid ombordstigning på fartyget (förteckningen bör innehålla uppgifter om fabrikat, modell, kaliber, serienummer, företagets slutanvändarintyg, kvitton på alla inköp av skjutvapen och tillbehör samt information om ammunitionens typ och kvantitet);
- .4 effektiva rutiner för separat och säker förvaring och användning av skjutvapen, ammunition och säkerhetsrelaterad utrustning ombord på fartyget;
- .5 tydligt definierade och avtalade områden ombord där skjutvapen får eller inte får bäras samt avtalade rutiner för vapnens beredskapsstatus (t.ex.

- oladdad/avlägsnat magasin, isatt magasin/säkring på) och villkoren för ändrad statusen.
- .6 detaljerade och inövade order som reglerar när skjutvapen får laddas och göras klara för användning bör uttryckligen anges i avtalet med den beväpnade säkerhetspersonalen för att garantera högsta möjliga säkerhet och operativa effektivitet i händelse att en incident inträffar där skjutvapen måste användas ombord på fartyget;
  - .7 tillhandahållande av säkra områden ("laddningsområden") där vapen kan laddas eller tömmas på ammunition;
  - .8 detaljerade riktlinjer för redovisning av all ammunition vid embarkering och debarkering, inklusive en avstämning med förteckningen över skjutvapen och ammunition;
  - .9 detaljerade riktlinjer och rutiner för nollställning av vapen för de personer som ska bära dem under hela resan genom riskområdet och eventuellt måste använda dem; och
  - .10 detaljerade riktlinjer och rutiner för regelbundet underhåll av den beväpnade säkerhetspersonalens skjutvapen samt formell granskning och underhåll av vapnen av behörig vapentekniker minst en gång per år;

#### *Orientering ombord*

5.11 Privata säkerhetsföretag bör begära en försäkran från redaren att befälhavaren och besättningen har informerats om säkerhetsteamets roll ombord. Besättningen bör under resan öva tillsammans med den beväpnade säkerhetspersonalen innan fartyget når riskområdet för att försäkra att alla inblandade förstår sina roller under motverkandet av piratattacker och vad som förväntas av dem under en incident som kräver att den beväpnade säkerhetspersonalen sätts in och vidtar åtgärder för att motverka en piratattack mot fartyget.

5.12 Privata säkerhetsföretag bör i samråd med redare och befälhavare (samt i enlighet med eventuella krav från flaggstaten) som ett minimikrav se till att teamet ombord har fått möjlighet att orientera sig ombord, bland annat vad gäller rutiner för livräddning, säkerhet, brandsäkerhet och kommunikation.

#### *Våldsanvändning*

5.13 Privata säkerhetsföretag bör vara medvetna om att lagarna som reglerar våldsanvändning kan skilja sig över tid och från plats till plats. Tillämplig lag, inklusive straffrättsliga bestämmelser, för incidenter ombord på fartyg där beväpnad säkerhetspersonal opererar kommer huvudsakligen att vara flaggstatens lagar. Tillämplig lag kan även vara kuststatens, hamnstatens eller andra staters lagar (se 1.1 och 3.3). Platsen för incidenten och/eller nationell tillhörighet för personerna och företagen ombord, inklusive privata säkerhetsföretag, beväpnad säkerhetspersonal med flera, avgör i viss mån vilka lagar som kommer att betraktas som tillämplig lag.

5.14 Privata säkerhetsföretag bör ha tydliga riktlinjer för användning av våld (se 3.8) och utfärda specifika regler för sin beväpnade säkerhetspersonal avseende användning av våld som är förenliga

med dessa riktlinjer (se reglerna för våldsanvändning). Reglerna bör även vara förenliga med tillämpliga lagar samt granskas regelbundet och justeras vid behov.

5.15 Privata säkerhetsföretag bör försäkra att deras beväpnade säkerhetspersonal har fullständig kunskap om, och till fullo iakttar, tillämpliga lagar om våldsanvändning. De bör särskilt se till att den beväpnade säkerhetspersonalen förstår:

- .1 att de bör uppträda i enlighet med dessa tillämpliga lagar med vetskap om att den enda tillåtna användningen av våld är sådan som krävs för att skydda människors liv och fartyget mot piratattacker;
- .2 att alla rimliga steg bör vidtas för att förhindra användningen av våld och om våld måste användas ska det ingå i en graderad insatsplan som strikt följer den senaste versionen av BMP;
- .3 att våldsanvändningen bör begränsas till vad som under omständigheterna är strikt nödvändigt och rimligt samt att försiktighet bör iakttas för att minimera personskador och materiella skador samt respektera och skydda människors liv; samt
- .4 att beväpnad säkerhetspersonal endast bör använda skjutvapen i självförsvar eller för att försvara andra människor.

5.16 En avtalad, graderad plan för våldsanvändning, som även innehåller rutiner för varningar, ska utfärdas i skrift och före embarkering undertecknas av alla relevanta parter, inklusive redaren, befälhavaren och det privata säkerhetsföretaget. Planen bör innehålla en beskrivning av befälhavarens och teamledarens roller.

5.17 Privata säkerhetsföretag bör i samråd med redaren försäkra:

- .1 att både befälhavaren och säkerhetsteamet har fått reglerna för våldsanvändning förklarade för sig;
- .2 att befälhavaren och säkerhetsteamet förstår och godkänner villkoren för när och hur beslut om våldsanvändning ska fattas och vem som ska fatta beslutet; samt
- .3 att befälhavaren och säkerhetsteamet undertecknar en försäkran om att de har läst och förstått reglerna för våldsanvändning.

#### *Rapportering och dokumentering*

5.18 Privata säkerhetsföretag bör försäkra att deras säkerhetsteamledare för loggböcker där de registrerar alla incidenter där skjutvapen används, vilka ska bestyrkas av befälhavaren. Sådana incidenter ska dokumenteras i detalj i form av en piratrapport. Dessutom ska alla incidenter där skjutvapen avfyras i något annat syfte än självförsvar registreras (t.ex. övning, oavsiktlig avfyrning).

5.19 Privata säkerhetsföretag bör försäkra att ledaren för säkerhetsteamet sammanställer en skriftlig rapport för varje incident där våld används som sedan ska bestyrkas av befälhavaren och vidarebefordras till redaren. En sådan rapport kan till exempel innehålla:

- .1 tid och plats för incidenten;
- .2 uppgifter om händelserna som ledde fram till incidenten;
- .3 skriftliga redogörelser från de medlemmar av säkerhetsteamet som var inblandade i incidenten;
- .4 uppgifter om personsador och/eller materiella skador;
- .5 lärdomar från incidenten och (om tillämpligt) rekommenderade åtgärder för att förhindra att incidenten upprepas; samt
- .6 resultat från tester, inklusive drog- eller alkoholtester, som genomförs i samband med utredningen av incidenten.

5.20 Till den skriftliga rapport som hänvisas till i 5.19 kan eventuella video- och fotoupptagningar bifogas.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Justitiekanslern, Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Stockholm, Malmö tingsrätt, Förvaltningsrätten i Linköping, Kustbevakningen, Forsvarsmakten, Regelrådet, Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholms län, Uppsala universitet, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar, Facket för Service och Kommunikation (SEKO), Svenska Transportarbetareförbundet, Transportindustriförbundet, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Sveriges Fartygsbefälsförening.

Justitieombudsmannen har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Göteborgs universitet, Näringslivets transportråd, Svenska Ångfartygs Assurans Förening, Svenskt Näringsliv, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sjöfartsforum, ALMEGA Tjänsteförbunden, Swesec – Svenska säkerhetsföretag och Sweguard.