

Ds 2012:15

# Bevakning ombord på svenska fartyg



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23737-3  
ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Förslag till lag om bevakning ombord på svenskt fartyg .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Bakgrund .....</b>	<b>15</b>
<b>3 Sjöroveri.....</b>	<b>17</b>
3.1 Ett allvarligt hot mot sjöfarten.....	17
3.2 Internationella åtgärder mot sjöroveri.....	18
3.3 Nationella åtgärder mot sjöroveri.....	24
<b>4 Jurisdiktion .....</b>	<b>31</b>
4.1 En grundläggande fråga .....	31
4.2 Jurisdiktion över fartyg .....	32
4.3 Bestämmelser om beväpnad säkerhetspersonal.....	35
<b>5 Lagstiftningsbehovet .....</b>	<b>43</b>
5.1 Behov av beväpnad säkerhetspersonal? .....	43
5.2 Bör en särskild lag införas?.....	46

5.3	Tillämpningsområdet .....	50
<b>6</b>	<b>Tillstånd .....</b>	<b>53</b>
6.1	Tillståndskrav .....	53
6.2	Förutsättningar för tillstånd .....	55
6.3	Innehav av skjutvapen ombord .....	59
6.4	Anteckning i skeppsdagboken .....	61
6.5	Tillståndsmyndighet .....	62
6.6	Övriga frågor rörande tillstånd .....	65
<b>7</b>	<b>Tillsyn .....</b>	<b>67</b>
7.1	Tillsynsmyndighet .....	67
7.2	Föreläggande och återkallande .....	69
<b>8</b>	<b>Straffansvar .....</b>	<b>71</b>
8.1	Brott mot kravet på tillstånd .....	71
8.2	Lämnande av osann uppgift .....	72
8.3	Brott rörande innehav av vapen .....	72
8.4	Brott rörande förvaring av vapen .....	73
8.5	Underlåtenhet att anteckna i skeppsdagboken .....	74
<b>9</b>	<b>Sekretess .....</b>	<b>77</b>
9.1	Allmänt .....	77
9.2	Säkerhets- eller bevakningsåtgärder .....	78
9.3	Affärs- eller driftförhållanden .....	79

9.4	Behov av att sekretessbelägga andra uppgifter? .....	80
<b>10</b>	<b>Ikraftträdande.....</b>	<b>81</b>
<b>11</b>	<b>Konsekvenser .....</b>	<b>83</b>
11.1	Ekonomiska konsekvenser .....	83
11.2	Övrigt .....	85
<b>12</b>	<b>Författningskommentar.....</b>	<b>87</b>
<b>Bilaga 1</b>	<b>IMO-cirkulär nr 1405/Rev.1.....</b>	<b>101</b>
<b>Bilaga 2</b>	<b>IMO-cirkulär nr 1406/Rev.1.....</b>	<b>113</b>
<b>Bilaga 3</b>	<b>IMO-cirkulär nr 1408.....</b>	<b>117</b>



# Promemorians huvudsakliga innehåll

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. Uppdraget skulle redovisas senast den 1 mars 2012. Därefter förlängdes uppdraget till den 1 maj 2012. Till sekreterare i utredningen utsågs Karin Hansson, ämnessakkunnig i Näringsdepartementet. Till utredningen knöts även en referensgrupp bestående av företrädare för Justitiedepartementet, Utrikesdepartementet, Näringsdepartementet, Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen samt olika delar av sjöfartsnäringen. Utredningen bygger i vissa delar på en tidigare rapport i ämnet som utarbetats av förre sjösäkerhetsdirektören Johan Franson på uppdrag av Näringsdepartementet.

I promemorian föreslås att en ny lag om bevakning ombord på svenskt fartyg införs. Lagen föreslås gälla bevakning i syfte att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Vidare föreslås att den endast ska gälla 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 (EES). Förslaget har utformats i linje med rekommendationerna från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Lagen är avsedd att träda i kraft den 1 januari 2013.



# 1 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 anlitande 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.



## 2 Bakgrund

Från att ha utgjort ett relativt begränsat problem har sjöröveriet ökat under det senaste decenniet. I början av 2000-talet började 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 egen-skydd (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 säkerhets-

personal 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 oproblematisk 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 berör tillämpningen av svensk nationell rätt utan även tillämpningen av folkrättsliga bestämmelser och andra staters nationella rätt.



## 3 Sjøröveri

### 3.1 Ett allvarligt hot mot sjöfarten

I modern tid har sjjøröveri förekommit i Sydkinesiska sjön, den indonesiska övärlden, Malackasundet, Västafrika, Karibien och Somalia. Från att länge ha utgjort ett relativt begränsat problem har sjjøröveriet 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 av 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 13 fartyg och 197 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. Sjöröveriet 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 iland.

### **3.2 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 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, 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 föreligger 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 pirataktivitet 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, taggtråd, 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.1).
- 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.1).
- 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).

Genom cirkulär nr 1406/Rev.1 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 rörande användningen av sådan personal. Beträffande förutsättningarna och villkoren för tillstånd gäller att de ska följa rekommendationerna i cirkulär nr 1405/Rev.1 rörande 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 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 rörande åtgärder mot sjöröveri utanför Somalias kust (CGPCS WG2) pågår vidare ett arbete med att utarbeta mer detaljerade riktlinjer för säkerhetsföretag som åtar sig den här typen av bevakningsuppdrag. Avsikten är att riktlinjerna ska utgöra ett komplement till de ovan nämnda IMO-rekommendationerna. Resultatet av arbetet i kontaktgruppen kommer att presenteras under våren 2012. Det bör också uppmärksammas i sammanhanget att det inom sjöfartsnäringen har tagits fram ett standardkontrakt för anlitan­de av privata säkerhetsföretag, Guardcon.

### 3.3 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 piratattacker. 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 i övriga fall det 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 föreligger 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 Söfartsstyrelsen. Det danska försvarskommandot bedömer om de farvatten som fartyget avses trafikera ska anses utgöra ett riskområde och Söfartsstyrelsen 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 detta 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 iland. 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. Överskrids nödvärnsrätten kan detta medföra straffansvar. Söfartsstyrelsen 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 norskregistrerade 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 kvalitetssäkring 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 avvärjts med hjälp av andra passiva skyddsåtgärder föreligger 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.

Det föreligger också en skyldighet för rederiet och befälhavaren 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 vapennummer. Mängden ammunition

ska anges. Befälhavaren ska vidare rapportera till Sjöfartsdirektoratet när vapnen och ammunitionen tas ombord respektive iland. 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 iland 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 verk-

samheten. 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. För vissa vapen kan det finnas särskilda krav på hur dessa 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 möjligt och senast inom 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. Säkerhets-

företaget bör alltid lämna en rapport till rederiet efter avslutat uppdrag.

## 4 Jurisdiktion

### 4.1 En grundläggande fråga

Verksamheter som innefattar bevakning och vapeninnehav är normalt sett omgärdade av starka restriktioner i de flesta länder. För bevakningsföretag som bedriver bevakning i Sverige gäller ett krav på auktorisation enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag. Vidare ska de väktare som används i verksamheten vara godkända. I den mån väktarna är beväpnade krävs tillstånd enligt vapenlagen (1996:67). Brott mot bestämmelserna är straffsanktionerade. Av tradition har bestämmelser av det nämnda slaget ansetts vara tillämpliga i Sverige, men inte utomlands. Det är emellertid inte klart om bestämmelserna i 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. Frågan, som varken berörs i lagtexten eller förarbetena, 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.

Med termen jurisdiktion avses allmänt en stats rätt att genom lagstiftning reglera vissa förhållanden i samhället. Regleringen kan avse såväl förhållandet mellan myndigheter och enskilda som förhållandet mellan enskilda. Utöver detta innefattar jurisdiktionen också rätten att med olika medel se till att en viss reglering följs. Till denna sistnämnda aspekt av jurisdiktionen hör frågor om domsrätt och rätten att tillgripa sanktioner av olika slag för

att ytterst tvinga fram att regleringen följs. I och med att jurisdiktionen utgör ett utflöde av statssuveräniteten är den förstnämnda ofta knuten till statsterritoriet eller medborgarskapet. I fråga om fartyg fungerar emellertid inte detta i och med att ett fartyg inte sällan rör sig på internationellt vatten som i princip inte är underlagt någon stats jurisdiktion. Jurisdiktionen knyts därför här vanligen till själva egendomen, det vill säga fartyget i sig. Frågan om jurisdiktion kompliceras också av att det i olika typer av nationell lagstiftning ofta används olika anknytningsmoment avseende jurisdiktionen. Inom exempelvis förvaltningsrätten knyts inte sällan jurisdiktionen till territoriet medan i straffrätten den kan anknyta till såväl var brottet har förövats, vem som utgör förövaren respektive mot vem gärningen riktar sig. Är gärningen av tillräckligt allvarlig karaktär anses brottet vara universellt och då kan jurisdiktion föreligga redan av den anledningen. Till detta kommer också att det finns ett samspel mellan olika internationella och nationella regler på området. I vissa fall sätter folkrätten gränserna för i vilken mån jurisdiktion kan utövas medan i andra fall frågan uteslutande regleras av bestämmelser i nationell rätt. Den nationella lagstiftningen i olika stater kan också vara utformad så att det uppstår konkurrerande anspråk på jurisdiktion.

## 4.2 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 flagg. 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 havsrättskonventionen att inom ett område som angränsar till dess territorialhav upprätta en angränsande zon för att där utöva nödvändig kontroll för att hindra överträdelser 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. Folkkrätten tillerkänner dock fartyg en rätt till oskadlig genomfart över andra staters territorialhav, vilket reflekteras 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 18 varje övning med eller bruk av vapen. Beträffande den straffrättsliga jurisdiktionen anges sedan 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 rörande 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.

### 4.3 Bestämmelser om beväpnad säkerhetspersonal

**Bedömning:** Lagen (1974:191) om bevakningsföretag och vapenlagen (1996:67) 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 säkerhetsföretag som åtar sig uppdrag ombord på svenska fartyg är auktoriserade samt att i förekommande fall säkerhetsföretaget och säkerhetspersonalen har tillstånd för att inneha vapen.

*Tillämpningen av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen*

Även om Sverige enligt flaggstatsprincipen i princip har jurisdiktion över svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium uppkommer ändå den specifika frågan om lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen ska anses tillämpliga ombord på dessa fartyg. Bestämmelserna i de båda lagarna är huvudsakligen av förvaltningsrättslig karaktär. Den grundläggande principen på förvaltningsrättens område är att lagstiftningen normalt sett är begränsad till det svenska territoriet. Såväl lagen om bevakningsföretag som vapenlagen tar i linje med detta primärt sikte på regleringen av förhållanden som råder i Sverige – det gäller exempelvis bestämmelserna i vapenlagen om tillstånd för införsel av vapen – men det framstår ändå som långsökt att utifrån detta 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. Beträffande 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. På samma sätt skulle en besättningsman ombord på ett svenskt fartyg utan tillstånd kunna inneha skjutvapen ombord, åtminstone så länge fartyget befinner sig på internationellt vatten. Med andra ord skulle det med en sådan tolkning 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.

Förutom att möjligheterna att upprätthålla allmän ordning ombord på svenska fartyg skulle försvåras, riskerar en sådan tolkning även att leda till problem för redarna i fråga om användningen av bevapnad säkerhetspersonal ombord när fartygen anlöper en främmande stats hamn. För att hamnstaten ska respektera flaggstatens jurisdiktion i fråga om den interna ordningen ombord när fartyget befinner sig i någon av dess hamnar

krävs inte sällan att förhållandena är tillfredsställande reglerade. 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, vilket i vissa länder kan innebära att såväl befälhavaren på fartyget som säkerhetspersonalen riskerar straffansvar för brott mot nationell lag eftersom hamnstaten i princip har full jurisdiktion på inre vatten.

#### *Särskilt om tillämpningen av straffbestämmelserna*

Som ovan konstaterats är bestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen huvudsakligen av förvaltningsrättslig karaktär. Brott mot bestämmelserna är dock straffsanktionerade. Den som 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 innehar vapen utan tillstånd kan göra sig skyldig till vapenbrott och dömas till fängelse i högst ett år (9 kap. 1 § vapenlagen). Är brottet att anse som grovt kan straffet föranleda fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Den specifika fråga som gör sig gällande här är om straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen kan tillämpas beträffande brott som begås ombord på svenskt fartyg oavsett huruvida de förvaltningsrättsliga bestämmelserna i de båda lagarna är tillämpliga eller ej.

Frågan om svensk domsrätt i brottmål regleras i 2 kap. brottsbalken (BrB). För att frågan om straffrättslig domsrätt över gärningar förövade utomlands överhuvudtaget ska aktualiseras måste emellertid vad som kan anses utgöra ett svenskt brott ha förövats. Med andra ord måste det först avgöras om den aktuella straffbestämmelsen överhuvudtaget omfattar gärningar som har förövats utomlands eller om bestämmelsen ska anses

vara nationellt begränsad. Den frågan regleras inte av bestämmelserna om domsrätt i 2 kap. brottsbalken utan avgörs på grundval av en tolkning av den specifika straffbestämmelsen i fråga. Den relevanta frågeställningen är här om brottsbeskrivningen kan anses omfatta också gärningar som har förövats utomlands.

Frågan om lagens om bevakningsföretag respektive vapenlagens territoriella tillämplighet regleras inte i lagtexten. Den berörs heller inte i förarbetena till någon av de båda lagarna. Straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen hör emellertid till den så kallade specialstraffrätten. Som en mycket allmänt formulerad huvudregel gäller att brott enligt brottsbalken saknar nationella begränsningar, det vill säga de kan förövas var helst i världen, medan brott som regleras i specialstraffrätten endast kan förövas i Sverige. 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. Bestämmelserna om narkotikabrott utgör ett exempel på att även specialstraffrättsliga bestämmelser kan anses vara tillämpliga i fråga om brott som begås utomlands.

Vad gäller de aktuella straffbestämmelserna i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen är det närmast uppenbart att det skulle föra mycket långt att anse dem gälla helt utan territoriella begränsningar. Straffbestämmelserna sanktionerar i grunden förvaltningsrättsliga bestämmelser, närmast krav på auktorisation för bevakningsföretag respektive tillstånd för vapeninnehav. Det faller sig naturligt att också straffstadgandena anknyter till detta. I annat fall skulle exempelvis vapeninnehav i andra länder behöva bedömas enligt svenska bestämmelser och kunna utgöra svenskt vapenbrott. Starka skäl talar således för att den omtalade begränsningen bör gälla som huvudprincip på området. Vad gäller vapenlagen finns också uttalanden i litteraturen av innebörd att straffbestämmelserna är nationellt begränsade (se till exempel Jareborg, N., *Allmän kriminalrätt*, Uppsala 2001, s. 242–243).

Saken ställer sig emellertid annorlunda i fråga om brott mot bestämmelserna i lagen om bevakningsföretag respektive vapenlagen begångna ombord på svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium. Brotten begås visserligen utomlands, men samtidigt ombord på ett objekt som är underkastat svensk jurisdiktion. Som ovan konstaterats i fråga om de förvaltningsrättsliga bestämmelserna i lagen om bevakningsföretag och vapenlagen gäller att möjligheten att upprätthålla allmän ordning på svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium skulle avsevärt försvåras om bestämmelserna inte ansågs tillämpliga ombord. Det gäller särskilt i det fallet fartyget befinner sig på internationellt vatten och ingen annan stat har jurisdiktion över fartyget. Tillämpades inte straffbestämmelserna i anslutning till de övriga bestämmelserna skulle detta leda till att det saknades sanktioner för brott mot kravet på auktorisation respektive tillstånd för vapeninnehav. 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 svenska fartyg när detta befinner sig utanför svenskt territorium.

Det är emellertid viktigt att i det här sammanhanget påpeka att den svenska jurisdiktionen inte lägger hinder i vägen för att en främmande stats domstolar kan tänkas döma en person enligt den främmande statens lag för ett brott som förövats ombord på ett svenskt fartyg när fartyget befinner sig i utländsk hamn. I den situationen föreligger ett fall av konkurrerande jurisdiktion (jfr här NJA 1987 s. 473 där Sverige var hamnstat och utövade jurisdiktion över brott förövat på utländskt fartyg). Som ovan diskuterats kan i praktiken sådana situationer tänkas uppkomma om användningen av beväpnad säkerhetspersonal inte har sanktionerats av svenska myndigheter.

*Särskilt om domsrätt i brottmål*

Utöver det faktum att gärningen måste utgöra eller kunna antas utgöra ett svenskt brott förutsätts vidare för att denna ska kunna bli föremål för prövning i en svensk brottmålsrättegång att domsrätt föreligger. Som ovan konstaterats avgörs den frågan genom en tillämpning av 2 kap. brottsbalken. Frågan om domsrätt ska anses föreligga kan i sin tur sägas innefatta tre delfrågor.

För det första fordras att det finns en bestämmelse som ger grund för svensk behörighet. Sådan grundläggande behörighet föreligger bland annat över brott begångna inom riket (2 kap. 1 § brottsbalken), över brott begångna utom riket av svenska medborgare samt vissa andra personer (2 kap. 2 § brottsbalken, i denna del förutsätts för svensk behörighet att det föreligger så kallad dubbel straffbarhet). Vidare föreligger behörighet i fråga om bland annat brott begångna utom riket ombord på svenskt fartyg eller luftfartyg, brott förövade av personer som är anställda i Försvarsmakten och tjänstgör i internationella militära insatser eller som tillhör Polisens utlandsstyrka samt i fråga om vissa särskilt allvarliga brott (2 kap. 3 § brottsbalken). Vid bedömning av om det föreligger svensk domsrätt ska emellertid också beaktas de begränsningar som följer av allmänna folkrättsliga grundsatser och internationella överenskommelser i den mån dessa har genomförts i svensk rätt (2 kap. 7 § brottsbalken). I den mån internationell rätt lägger hinder i vägen för att utöva domsrätt, till exempel över gärningar som endast rör de interna förhållandena ombord på ett utländskt fartyg, ska detta beaktas enligt bestämmelsen i 2 kap. 7 § brottsbalken.

För det andra fordras att det inte föreligger något hinder mot åtal. Hinder mot åtal kan föreligga bland annat om det finns ett utländskt avgörande avseende samma gärning (se 2 kap. 5 a § brottsbalken). Vidare kan hinder mot åtal föreligga enligt viss internationell straffprocessrättslig lagstiftning. Exempelvis föreligger hinder mot åtal om Sverige begärt överförande av lagföring till annan stat eller om en utländsk stat ansökt om utlämning avseende brottet och ansökan inte har behandlats.



För det tredje förutsätts i vissa situationer – huvudsakligen då brottet har förövats utomlands – att åtalsförordnande meddelas (se bland annat 2 kap. 5 § brottsbalken). Kravet på åtalsförordnande syftar i vissa fall till att mer allmänt möjliggöra en bedömning av om det överhuvudtaget finns ett tillräckligt starkt svenskt intresse av lagföring och i vissa fall till att möjliggöra hänsynstaganden av närmast utrikespolitisk art innan lagföring sker.

I fråga om domsrätt över svenska fartyg gäller att svenska domstolar enligt 2 kap. 3 § 1 brottsbalken uttryckligen har givits behörighet att döma över brott som har förövats på svenskt fartyg. Bestämmelsen kan ses som ett utflöde av de folkrättsliga flaggstatsreglerna. När brott förövats på svenskt fartyg finns vidare ett generellt utformat undantag från det krav på åtalsförordnande som annars finns för brott förövade utom riket, se 2 kap. 5 § andra stycket 1 brottsbalken. Som en mycket tydlig huvudregel gäller således att svensk domsrätt föreligger över brott förövade på svenska fartyg oavsett var dessa befinner sig.



## 5 Lagstiftningsbehovet

### 5.1 Behov av beväpnad säkerhetspersonal?

**Förslag:** En möjlighet att anlita beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord på svenska handelsfartyg införs. Förslaget ska utformas på ett restriktivt sätt samt ligga i linje med de rekommendationer som antagits av IMO.

Den i kapitel 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. Samtidigt 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. 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 användningen av militär personal, polis eller beväpnad säkerhetspersonal från privata säkerhetsföretag ombord har IMO inte velat ta ställning i den frågan. I stället menar IMO att det är en fråga som varje enskild flaggstat måste avgöra i samråd med rederierna. Utvecklingen har emel-

lertid gått mot att alltfler 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 oproblematisk. 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 försorg. Försvarsmakten har sedan bland annat uppgiften att skydda det svenska territoriet och svenska fartyg som befinner sig på internationellt vatten mot yttre militära hot.

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 svenskt fartyg i internationell fart har dock lagstiftaren tvingats införa vissa undantag. Enligt 53 § sjömanslagen har exempelvis befälhavaren 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 bevakningsföretag 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 tunga 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 respektive Försvarsmakten saknar resurser att erbjuda det skydd medborgare har 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 kostnadsskäl. 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 också beskrivas som en slags 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 Best Management Practices (BMP) i form av exempelvis skyddsmanövrer, taggtrådstängsel och vatten-

kanoner. 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.

## 5.2 Bör en särskild lag införas?

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

Även om utredningen bedömer att såväl lagen (1974:191) om bevakningsföretag som vapenlagen (1996:67) är tillämpliga i fråga om svenska fartyg som befinner sig utanför svenskt territorium (se ovan avsnitt 4.3), 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 företrädesvis på lokal nivå av länsstyrelsen i det län där bevakningsföretaget har sitt säte (5 §). Beslut om godkännande av personal fattas av länsstyrelsen i det län där den som beslutet omfattar huvudsakligen ska tjänstgöra (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 samt personalen har auktorisation för respektive erfarenhet av bevakningsverksamhet i en annan stat inom det 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 bevakningsföretag för utlåning till väktare. För att ett sådant vapen ska kunna lånas ut till en av företagets väktare 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 väktaren enligt gällande föreskrifter får vara beväpnad. 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 rörande bevakning ombord på svenskt 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 anlåtats 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 befälhavarna i kontakter med utländska myndigheter i de länder där säkerhetspersonalen tas ombord respektive sätts iland.

Sammantaget framstår den nuvarande regleringen i form av lagen om bevakningsföretag och vapenlagen som mindre lämpade i sammanhanget. Det framstår emellertid heller inte som en lämplig lösning att helt undanta den här typen av mycket risk-

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

### 5.3 Tillämpningsområdet

**Förslag:** Lagen 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 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).

#### *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 sägas att den förslagna 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.

*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 svenskt 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 bruttodräktighet 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.

Skäl talar även för att begränsa tillämpningsområdet till fartyg som befinner sig utanför det 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 iland. 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 det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förebyggs också eventuella konflikter med EU-rätten.

*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 vissa centrala straffbestämmelser i vapenlagen rörande vapenbrott och brott mot

bestämmelserna om förvaring av vapen att helt falla bort (se 9 kap. 1 och 2 §§ vapenlagen). 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 vapen 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 kapitel 8).

## 6 Tillstånd

### 6.1 Tillståndskrav

**Förslag:** En redare som anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag ska ha tillstånd för detta. Tillståndet ska avse anlitan­de 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.

Enligt lagen (1974:191) om bevakningsföretag krävs i dag att ett bevakningsföretag är auktoriserat av länsstyrelsen för att detta ska få bedriva bevakningsverksamhet. Vidare måste de anställda väktarna 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 hög grad är 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 bestämmel-

serna 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, 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. Kan redaren visa 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 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.

## 6.2 Förutsättningar för tillstånd

**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 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.

### *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 International Maritime Organization (IMO).

I 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.1) anges att redaren innan han eller hon sluter avtal med ett säkerhetsföretag bör kontrollera vem eller

vilka som äger företaget samt företagens 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 MSC.1/Circ.1405/Rev.1 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 MSC.1/Circ.1405/Rev.1 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.



*Särskilda villkor*

Ett tillstånd ska även i övrigt kunna förenas med villkor avseende 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 ordergivningen ska gå till. Av 6 kap. sjölagen (1994:1009) följer att befälhavaren bär det yttersta ansvaret för fartyget. 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 ordergivning.

Villkoren kan även tänkas reglera användningen av våld i händelse av en piratattack. Beträffande rätten att använda våld föreligger enligt 24 kap. 1 § andra stycket 1 och 3 brottsbalken rätt till nödvärn i samband med ett påbörjat eller överhängande brottsligt angrepp på person eller egendom samt då någon olovligen söker tränga in i fartyg. Som en allmän begränsning gäller dock att nödvärnshandlingen inte får framstå som uppenbart oförsvarlig i förhållande till angreppets beskaffenhet, det angripnas betydelse samt omständigheterna i övrigt. I fråga om piratangrepp bör även bestämmelsen i 24 kap. 4 § brottsbalken kunna åberopas i vissa situationer. I bestämmelsen föreskrivs att gärning som inte omfattas av den allmänna nödvärnsbestämmelsen och som begås i nöd utgör brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat viktigt av rättsord-

ningen skyddat intresse. Utöver detta gäller också enligt 53 § sjömanslagen (1973:282) att befälhavaren ombord på svenskt fartyg har rätt att bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt för att upprätthålla ordningen ombord. Detsamma gäller den som befälhavaren beordrar att biträda honom eller henne samt den som utan sådan anmaning kommer befälhavaren till hjälp (jfr 24 kap. 5 § brottsbalken).

Vad det kan bli fråga om att reglera i tillståndet är 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 vapen i avsikt att förmå dessa att avbryta attacken redan innan de bordat fartyget. Först därefter får varningsskott avlossas. Vidare kan regleringen innefatta att verkanseld endast får avlossas som en yttersta åtgärd för att skydda fartyget och de ombordvarande, exempelvis då piraterna börjat borda eller tagit sig ombord på fartyget.

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 (1994:1009) 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 vapen avfy-

rats. Det kan därför finnas anledning att förena tillståndet med specifika villkor avseende rapportering.

Som antytts ovan kan det även vara aktuellt att förena tillståndet med särskilda villkor avseende 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.

### 6.3 Innehav av skjutvapen ombord

**Förslag:** 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.

Ett tillstånd får förenas med villkor om att säkerhetspersonalen får inneha vissa skjutvapen och ammunition ombord. Tillståndet ersätter bestämmelserna i 2 kap. 3 § d, 3 kap. 7 och 9 §§ vapenlagen om tillstånd för innehav och lån av vapen (se 1 § andra stycket i författningsförslaget). Allmänt gäller 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 kan även tänkas

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 synnerliga skäl föreligger. Med tanke på de höga riskerna för piratattacker samt brutaliteten i dessa framstår det här som rimligt att tillståndsmyndigheten inte specifikt behöver pröva om det föreligger synnerliga skäl för att meddela tillstånd för att inneha enhandsvapen och helautomatiska vapen. Det framstår också som praktiskt lämpligt att reglera frågan om användning av automatvapen i de här sammanhangen skilt från vapenlagen eftersom det för närvarande pågår en utredning om vapenlagen bör skärpas i så måtto att det inte överhuvudtaget bör vara möjligt för enskilda att få tillstånd för innehav av helautomatiska vapen i Sverige (se närmare Utredningen om skärpningar i vapenlagstiftningen, Ju 2012:03).

Säkerhetspersonalen ska ha utbildning och även på andra sätt vara lämpad 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 författningen avses ersätta vapenlagen gör emellertid att kraven i fråga om skjutskicklighet, utbildning, ålder och liknande inte behöver vara desamma som de som föreskrivs med stöd av den svenska 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 bevakningsföretaget alternativt säkerhetspersonalen har sitt hemvist.

Det framstår också som viktigt för säkerheten att vapnen förvaras på ett betryggande sätt ombord. Enligt 5 kap. 2 § 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 (11 kap. 2 § vapenlagen). Regeringen har genom 9 kap. 2 § vapenförordningen (1996:70) uppdragit åt Rikspolisstyrelsen att meddela sådana föreskrifter. Även tillståndet att anlita bevap-

nad säkerhetspersonal ombord på svenskt fartyg bör kunna förenas med villkor om att skjutvapnen och ammunitionen ska förvaras på visst sätt ombord på fartyget. I praktiken kan det här vara redaren som måste ordna med förvaringsutrymmen för vapnen medan säkerhetspersonalen har det primära ansvaret för att vapnen sedan förvaras på föreskrivet sätt.

## 6.4 Anteckning i skeppsdagboken

**Förslag:** Befälhavare som 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.

I syfte att underlätta en utredning av en incident, olycka eller brott ombord på ett svenskt fartyg i samband med en piratattack bör en befälhavare som tar ombord säkerhetspersonal ha skyldighet att se till att säkerhetspersonalens identitet, tidsperioden under vilken denna finns ombord samt typ av skjutvapen, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. Redan i dag finns bestämmelser i 6 kap. 4 § och 18 kap. 3 § första stycket sjölagen (1994:1009) 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. 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 skepps-

dagbok, 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 innehaft 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 vapen avfyrats eftersom det är lättare för brottsutredande myndigheter att skapa sig en bild av hur många skott som avlossats.

## 6.5 Tillståndsmyndighet

**Förslag:** Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Regeringen bemyndigas att föreskriva vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt lagen. Regeringen får även föreskriva att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter. Rikspolisstyrelsen bör vara tillståndsmyndighet. Prövningen av frågor om tillstånd bör ske i samråd med Transportstyrelsen.

Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Regeringen bör bemyndigas att föreskriva vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt den föreslagna lagen. 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 i det län där företaget har sitt säte respektive där personalen huvudsakligen ska tjänstgöra (5 och 6 §§). Auktorisationen samt godkän-

andet sköts med andra ord på regional nivå. Undantaget utgörs av Länsstyrelsen i Stockholms län som även har ansvar för auktorisation och godkännande av utländska bevakningsföretag och personal. För att Länsstyrelsen i Stockholms län bör få uppdraget att även svara för tillståndsgivningen enligt denna lag talar det faktum att den aktuella myndigheten har 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 relativt 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.

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 kan det ligga nära till hands att Transportstyrelsen borde utgöra tillståndsmyndighet även beträffande dessa frågor. Vad som talar emot detta är emellertid att frågan om bevakning ombord är mycket nära kopplad till frågan om användningen av beväpnad säkerhetspersonal. Det går inte att bortse från det faktum att det är denna specifika fråga som har föranlett lagstiftningsärendet. Det kan på goda grunder antas att i princip samtliga rederier som ansöker om tillstånd kommer att vilja ha beväpnad säkerhetspersonal ombord. Det leder till att frågor som rör vilka vapen som ska få innehas ombord och hur dessa ska förvaras kommer att stå i fokus vid tillståndsprövningen. En

annan mycket viktig fråga är hur säkerhetspersonalen ska agera i händelse av en piratattack. Beträffande dessa frågor saknar Transportstyrelsen kompetens och det leder till att heller inte den myndigheten framstår som direkt lämpad att vara tillståndsmyndighet.

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, ligger det i stället 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 skydds nivåer 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. Möjligen skulle det kunna hävdas att Rikspolisstyrelsen saknar kompetens avseende den typ av tyngre vapen det här är fråga om. Tillståndsgivningen enligt vapenlagen omfattar vanligen andra typer av vapen som jaktvapen och sportskyttevapen. Samtidigt gäller emellertid att polisen själv har tyngre vapen i form av olika förstärkningsvapen. Polisen kommer också i kontakt med diverse olika vapen inom ramen för sin brottsutredande verksamhet.

På grundval av den ovan förda diskussionen bedöms att Rikspolisstyrelsen framstår som mer lämpad att vara tillståndsmyndighet än Länsstyrelsen i Stockholms län och Transportstyrelsen. Med tanke på de ovan omtalade specifika förhållandena som råder ombord på fartyg och att bestämmelserna delvis bör grundas på de internationella rekommendationer som finns avseende verksamheten bör dock tillståndsprövningen göras i samråd med Transportstyrelsen. En sådan lösning ligger i linje med beslut om skydds nivå ombord på fartyg enligt 3 § lagen om sjöfartsskydd.



## 6.6 Övriga frågor rörande tillstånd

**Förslag:** Beslut i tillståndsärenden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för denna.

Beslut i tillståndsärenden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Överklagandet kan gälla såväl avslag på själva ansökan om tillstånd som villkoren i tillståndet. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för sådan bevakning. Det kan här vara fråga om bestämmelser rörande utförande av bevakningen, vapeninnehav eller förvaring av vapen som på grund av att de är generella till sin karaktär och avser samtliga fartyg som omfattas av tillstånd bör genomföras som detaljföreskrifter snarare än som villkor i de enskilda tillstånden. Ett annat exempel är här detaljföreskrifter rörande utformningen av ansökan om tillstånd.



## 7 Tillsyn

### 7.1 Tillsynsmyndighet

**Förslag:** Tillståndsmyndigheten ska även vara tillsynsmyndighet enligt lagen. 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 som ställs på bevakning som omfattas av den föreslagna lagen samt villkor rörande vapeninnehav och förvaring av vapen 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 avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg till tillståndsmyndigheten. Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn.

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. Rikspolisstyrelsen bör därför även utgöra tillsynsmyndighet. För att tillsynen ska kunna bedrivas på ett effektivt sätt ska andra myndigheter på begäran lämna tillståndsmyndigheten den hjälp som behövs för tillsynen. Rikspolisstyrelsen kan till exempel i vissa situationer behöva begära hjälp från Transport-

styrelsen eller svenska utlandsmyndigheter för att utöva tillsyn ombord på fartyg som sällan eller aldrig trafikerar svensk hamn.

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 meddelats med stöd av denna samt villkoren för tillståndet 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 hög grad torde bli det fråga om 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 hans eller hennes fartyg 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. För såvitt 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. I dessa situationer bör det också vara möjligt att begära biträde från andra myndigheter. Det kan exempelvis vara lämpligt att Transportstyrelsen i samband med tillsyn av ett far-

tyg enligt fartygssäkerhetslagen även kontrollerar att exempelvis föreskrivna säkerhetsskåp finns ombord.

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 redovisningen som redaren ska lämna.

## 7.2 Föreläggande och återkallande

**Förslag:** Underlåter en redare att lämna upplysningar, att lämna tillgång till handlingar eller att lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga vite. Tillståndsmyndigheten får även förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet får förenas med vite. Tillståndsmyndigheten får också återkalla ett tillstånd när förutsättningarna 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. Beslut om återkallelse får överklagas i allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Underlåter en redare att lämna upplysningar, att lämna tillgång till handlingar eller att lämna en redogörelse, bör tillståndsmyndigheten ha rätt att förelägga 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 villkoren, det gäller särskilt i fråga om innehav av vapen, bör tillståndet kunna återkallas utan att 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. Ett beslut om återkallelse bör gälla omedelbart om inte annat föreskrivs.

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

## 8 Straffansvar

### 8.1 Brott mot kravet på tillstånd

**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.

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 tillstånd för detta föreligger 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.

## 8.2 Lämnande av osann uppgift

**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.

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.

## 8.3 Brott rörande innehav av vapen

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

Som ovan anmärkts i avsnitt 5.3 är den föreslagna lagen avsedd att träda i stället för lagen (1974:191) om bevakningsföretag och vapenlagen (1996:67). Det medför emellertid att straffbestämmelsen om vapenbrott i 9 kap. 1 § vapenlagen inte kommer att vara tillämplig i fråga om bevakning som omfattas av lagen. Samtidigt framstår det som viktigt att brott mot villkoren



rörande vapeninnehav är sanktionerade. Att säkerhetspersonal uppsåtligen medför vapen ombord utan att tillstånd för detta föreligger eller att tillståndet överskrids genom att tyngre vapen än tillåtet medförs ombord är ur straffvärdesynpunkt att jämställa med vapenbrott. Det gäller särskilt som det här kommer att vara fråga om tyngre och i vissa fall automatvapen. 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 i linje med vad som gäller enligt 9 kap. 1 § vapenlagen kunna dömas till fängelse i högst ett år. Om brottet är grovt bör kunna dömas till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Brottet bör anses som grovt när tunga vapen medförs ombord utan att tillstånd för vapeninnehav överhuvudtaget föreligger eller när betydligt tyngre vapen än som medgivits i tillståndet medförs ombord. Däremot bör ett mindre överskridande av villkoren i tillståndet inte bedömas som grovt brott även om det rör sig om tunga vapen i sig. Om utredningen om skärpningar i vapenlagstiftningen (Ju 2012:03) skulle komma att föreslå att straffskalorna för vapenbrott i framtiden ändras bör en motsvarande ändring övervägas även här. Det bör även anmärkas i sammanhanget att en redare som uppsåtligen låter ta ombord säkerhetspersonal med vapen som denna inte har rätt att inneha kan göra sig skyldig till medverkan till brott.

## 8.4 Brott rörande förvaring av vapen

**Förslag:** Den som i fråga om förvaring av vapen bryter mot föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av den föreslagna lagen döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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. Precis som i fråga om vapen-

brott faller denna bestämmelse bort i och med att den föreslagna lagen träder i stället för vapenlagen. Starka skäl talar emellertid för att brott mot föreskrifter eller villkor rörande förvaring av vapen ombord i samband med bevakning som omfattas av den föreslagna lagstiftningen bör ha samma straffvärde. Av den anledningen bör en straffbestämmelse motsvarande den i 9 kap. 2 § b införas i den föreslagna lagen. En person i säkerhetspersonalen som bryter mot föreskrifter eller villkor om förvaring av vapen som meddelats med stöd av lagen bör således kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

## 8.5 Underlåtenhet att anteckna i skeppsdagboken

**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, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer samt den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget antecknas i skeppsdagboken. Samma sak gäller i fråga om lämnande av osann uppgift i skeppsdagboken.

I avsnitt 6.4 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, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. 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 uppsåtligen 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 (1994:1009). 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.



## 9 Sekretess

### 9.1 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.

## 9.2 Säkerhets- eller bevakningsåtgärder

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

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 gods-försändelser. 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 uppgifter i skyddsplanen oavsiktligt kunna läcka ut.

### 9.3 Affärs- eller driftförhållanden

**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.

Vidare kan enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen 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.

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

**Bedömning:** Något behov av att sekretessbelägga andra uppgifter föreligger inte.

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 är emellertid svårt att se att det skulle föreligga 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 föreligger därför inte.



## 10 Ikraftträdande

**Förslag:** Den föreslagna lagen ska träda i kraft den 1 januari 2013.

I utredningen har bedömts 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 framstår därmed som illa anpassade till den situation som råder ombord på svenska 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, närmare bestämt den 1 januari 2013.



# 11 Konsekvenser

## 11.1 Ekonomiska konsekvenser

*Kostnader för det allmänna*

**Bedömning:** En ny lag om bevakning ombord på svenskt fartyg medför inte några väsentliga kostnader för tillståndsmyndigheten. För prövning av en ansökan om tillstånd ska myndigheten kunna ta ut en avgift. Kostnaderna för verksamheten bedöms rymmas inom befintlig budget.

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 flaggstattens lag. I dagsläget finns det 16 stycken svenska fartyg för vilka tillstånd för bevakning ombord kan förväntas sökas. Fartygen innehas av 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 inträffar en incident ombord, exempelvis en skjutning, har polismyndigheterna redan i dag ett utredningsansvar inom ramen för den allmänna brottsbekämpande verksamheten.

För prövning av tillstånd bör tillståndsmyndigheten kunna ta ut en avgift. Beträffande prövning av ansökningar om auktorisation av bevakningsföretag gäller enligt 16 § förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. att en avgift får tas ut enligt bestämmelserna i 9–14 §§ avgiftsförordningen (1992:191). Härvidlag tillämpas avgiftsklass 5, för närvarande 3 700 kronor. Det framstår som rimligt att avgiften för en prövning av ansökan rörande tillstånd för bevakning ombord på fartyg ligger på samma nivå. Kostnaderna för tillsynen och tillståndsgivningen bedöms inte vara så omfattande att dessa inte borde kunna rymmas inom budgetramen för den myndighet som ges tillstånds- och tillsynsansvar.

### *Kostnader för näringslivet*

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

Förslaget innebär att det är redaren som ansöker om tillstånd i stället för säkerhetsföretaget. Med 16 fartyg kommer avgiften totalt sett att uppgå till 59 200 kronor. Därutöver tillkommer naturligtvis 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 anlitande 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.

## 11.2 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.



## 12 Författningskommentar

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

#### **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).

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

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 det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. 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. Säkerhetspersonalen får medföras ombord så länge fartyget befinner sig utanför det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I *andra stycket* regleras att i fråga om bevakning och innehav av vapen som omfattas av denna lag, tillämpas inte lagen (1974:191) om bevakningsföretag eller vapenlagen (1996:67). Beträffande annan bevakning eller vapeninnehav ombord på svensk fartyg gäller emellertid lagen om bevakningsföretag och vapenlagen (se vidare avsnitt 4.3). Det betyder exempelvis att för bevakning ombord på färjor mellan Sverige och Finland krävs att bevakningsföretaget är auktoriserat. I fråga om en vanlig besättningsmans innehav av vapen ombord på ett svenskt fartyg gäller tillämpliga delar av vapenlagen.

## 2 §

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

I paragrafen föreskrivs att en redare som anlitar säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av denna lag ska ha tillstånd för detta. Ansökan om tillstånd prövas av tillståndsmyndigheten. Övervägandena finns i avsnitten 6.1 och 6.5. Ett brott mot bestämmelsen föranleder straffansvar enligt 12 §.

## 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.

I paragrafen anges förutsättningarna för att tillstånd ska få beviljas samt att tillståndet ska förenas med vissa villkor. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

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 ett bevakningsföretag ska beviljas auktorisation. Vilka krav som ställs för att tillstånd ska beviljas enligt den föreslagna lagen måste emellertid av naturliga skäl skilja sig från den praxis som utbildats i anslutning till lagen om bevakningsföretag. Det är här fråga om en helt annan situation med helt andra risker. 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 International Maritime Organization (IMO).

I *tredje stycket* anges att tillståndet även i övrigt ska förenas med villkor avseende utförandet av bevakningen 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.

#### 4 §

Tillståndet ska avse anlitaande 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.

Paragrafen uppställer vissa begränsningar för beviljande av tillstånd. I paragrafen anges också att för prövningen av en ansökan om tillstånd får en avgift tas ut av tillståndsmyndigheten. Övervägandena finns i avsnitten 6.1 och 11.1.

I paragrafens *första stycke* 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 huvudsak enbart 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. Kan en redare visa 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 viss resa eller visst 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. Tillstånd bör inte kunna beviljas för 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 detta kommer att behöva visas upp för utländska hamnstatsmyndigheter i samband med att säkerhetspersonal tas ombord respektive sätts iland. Frågan om översättning får emellertid regleras i den till lagen anslutande förordningen eller myndighetsföreskrifterna.

I *andra stycket* anges att för prövningen 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 ända-

målet. 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.

I paragrafen regleras att under vissa förutsättningar tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning får förenas med villkor om att säkerhetspersonalen får 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 6.3.

I *första stycket* av paragrafen anges specifikt att tillståndet får förenas med villkor om att säkerhetspersonalen får 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 allmän förutsättning för att ett sådant villkor ska kunna skrivas in i tillståndet är dock 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 egen-skydd. Vapnen får därmed inte utgöra vapen som uteslutande är avsedda för angrepp. Det bör till exempel inte komma ifråga att tillståndet skulle omfatta vapen utformade för att sänka piratfartyg eller liknande. En viktig förutsättning är också att säkerhetspersonalen har utbildning och även på andra sätt är lämpad att inneha skjutvapnen. Som anmärkts i avsnitt 6.3 behöver det dock inte vara fråga om exakt den utbildning och lämplighet som krävs enligt föreskrifter meddelade med stöd av vapenlagen. Innehav av vapen utan att rätt i tillstånd föreligger föranleder 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. Brott mot sådana villkor föranleder 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, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. 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, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. Även den mängd ammunition som tas ombord respektive lämnar fartyget ska antecknas. Övervägandena finns i avsnitt 6.4. Underlåtenhet att se till att föreskrivna uppgifter antecknas föranleder straffansvar enligt 15 §.

### 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.

Paragrafen reglerar vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet samt vad som särskilt ska kontrolleras vid tillsynen. Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

I *första stycket* av paragrafen regleras att tillsyn över bevakningen utövas av tillståndsmyndigheten. 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 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 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 avseende den bevakning som bedrivits ombord på hans eller hennes fartyg under föregående år till tillståndsmyndigheten.

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 7.1.

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 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.

I paragrafen anges att för det fall en redare underlåter att lämna upplysningar, att lämna tillgång till handlingar eller att lämna en redogörelse, får tillståndsmyndigheten förelägga vite. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

### 10 §

Tillståndsmyndigheten får förelägga en redare att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet 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 kan förena föreläggandet med vite. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

### 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.

I paragrafen regleras under vilka förutsättningar ett tillstånd kan återkallas och när ett beslut om återkallelse ska gälla. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

I *första stycket* anges att tillståndsmyndigheten får återkalla ett tillstånd när 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 villkoren, 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.

## 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 §.

I bestämmelsen anges att 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 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Övervägandena finns i avsnitt 8.1 och 8.2. 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.

### 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.

I paragrafen straffbeläggs innehav av skjutvapen ombord utan att rätt till detta föreligger i tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

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 medför vapen ombord utan att tillstånd föreligger eller i strid med villkor i tillståndet kan dömas till ansvar. Innehavet ska ha samband med bevakningen. En redare som uppsåtligen låter ta ombord beväpnad säkerhetspersonal utan att tillstånd för bevakning överhuvudtaget föreligger eller i strid med ett tillståndsvillkor bör kunna dömas för medverkan till brott. I förekommande fall får då brott mot 12 § anses konsumerat. Det bör i sammanhanget observeras att den föreslagna lagen endast omfattar bevakning till skydd mot angrepp från utomstående personer. En besättningsmans innehav av vapen utan tillstånd ska därmed fortfarande bedömas enligt bestämmelserna i vapenlagen.

I *andra stycket* anges att om brottet är grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Brott bör anses som grovt när tunga vapen medförs ombord utan att tillstånd för vapeninnehav överhuvudtaget föreligger eller när betydligt tyngre vapen än som medgivits i tillståndet medförs ombord. Däremot bör ett mindre överskridande av villkoren i tillståndet inte bedömas som grovt brott även om det rör sig om tunga vapen i sig.



**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.

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. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

**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. Samma sak gäller i fråga om lämnande av 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, fabriksnummer eller modellbeteckning, kaliber och vapennummer antecknas i skeppsdagboken. 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 8.5.

**16 §**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras rätten att överklaga tillståndsmyndighetens beslut i ärenden enligt lagen. Övervägandena finns i avsnitten 6.6 och 7.2.

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

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

**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.

Paragrafen innefattar ett bemyndigande för regeringen att föreskriva vilken myndighet som ska pröva frågor om tillstånd enligt denna lag. Regeringen bemyndigas även att föreskriva att prövningen ska ske i samråd med andra myndigheter. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**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.

Paragrafen innefattar ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver att meddela ytterligare föreskrifter om bevakning som omfattas av denna lag samt om tillstånd för och tillsyn över denna. Övervägandena finns i avsnitten 6.6 och 7.1.

## **Ikraftträdandebestämmelsen**

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2013.



# IMO-cirkulär nr 1405/Rev.1



**E**

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

MSC.1/Circ.1405/Rev.1  
16 September 2011

## **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 the 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 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.

4 The attached revised interim guidance should be read in conjunction with the interim recommendations set out in MSC.1/Circ.1406/Rev.1 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 on 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 the 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.

5 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.

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

<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.



MSC.1/Circ.1405/Rev.1

Page 2

---

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 guidance so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

8 MSC.1/Circ.1405 is hereby revoked.

\*\*\*

---

I:\CIRC\MSC\01\1405-rev-1.doc

## 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**

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 vessels transiting the High Risk Area. 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.

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.

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.

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 vessels. Furthermore it is also important to note that port and coastal States' laws may also apply to such vessels.

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 vessel 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.

**1.1 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.

MSC.1/Circ.1405/Rev.1  
Annex, page 2

---

## 1.2 Risk Assessment

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.

Whether to use PCASP within the High Risk Area 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.

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

- .1 vessel 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.

## 2. PMSC Selection Criteria

### 2.1 General

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 accreditation.

---

I:\CIRC\MSC\01\1405-rev-1.doc



## 2.2 PMSC Background Information

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

The 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, 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 legal advice (e.g. in-house counsel/external legal advisers) on a 24/7 basis.

## 2.3 Selection and Vetting of PMSC

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. The PMSC should demonstrate that they have verifiable, written internal policies and procedures for determining suitability of their employees.

The 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 drug and alcohol testing);
- .5 verifiable system in place to ensure continued suitability for employment of their personnel;

MSC.1/Circ.1405/Rev.1  
Annex, page 4

---

- .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.

#### 2.4 Training of PCASP

As the quality of professional training given to PCASP is of extreme importance, the shipowner should verify that the 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.

The 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 subject to any additional requirements of the flag State, PCASP have received, as a minimum, ship-board familiarization training, including communication protocols;
- .3 personnel trained and qualified to documented company standards in the appropriate use of force following recognized principles/guidelines recognized by the flag State;
- .4 personnel trained to operate the specific firearms and other security equipment that will be used on the vessels on which they will be deployed;
- .5 personnel given medical training to a recognized international standard; and
- .6 personnel given appropriate training and/or briefing with specific reference to the vessel type, where that vessel will be trading, and the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and the BMP.

### 3. Service Provision Considerations

#### 3.1 Insurance

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 shipowners' insurance cover.

##### ***Shipowners insurance cover***

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.

---

I:\CIRC\MSC\01\1405-rev-1.doc

**PMSC insurance cover**

PMSC should provide evidence that they hold and will 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.

The PMSC should insure its personnel to carry and use firearms on the high seas and territorial sea(s), for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and the use of firearms.

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.

**3.2 PCASP Team Size, Composition and Equipment**

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 vessel transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team (will they act as additional lookouts, assist with rigging self protection measures?) and the size and type of vessel. 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 vessel 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 vessel 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 vessel. Enhanced medical equipment is recommended; and

MSC.1/Circ.1405/Rev.1  
Annex, page 6

---

- .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.

### 3.3 **Command and Control of Onboard Security Team – including relationship with the Master**

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.

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 High Risk Area.

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

- .1 a clear statement that at all times the Master remains in command and retains the overriding authority on board;
- .2 a clearly documented set of vessel and voyage-specific governance procedures, *inter alia*, covering procedures in 3.4, 3.5 and 3.6 which include procedures for conducting exercises based on these procedures;
- .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 vessel's Master, officers and crew.

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 vessel's proposed routing, amending same if required, and under the ship's contractual arrangements;
- .2 monitoring the daily activities of the onboard PCASP;
- .3 having a 24-hour Emergency Response and a Contingency Plan in place covering all potential actions; and
- .4 providing feedback on crew training and ship hardening requirements based upon reports received from the PCASP.

---

I:\CIRC\MSC\01\1405-rev-1.doc

### 3.4 Management of Firearms and Ammunition from Embarkation to Disembarkation

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.

Issues to be considered should include:

- .1 documented compliance with the relevant flag, coastal and port State legislation and relationships governing the transport and provision of firearms, ammunition and security equipment to the point of embarkation and disembarkation or ports/places at which the vessel 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;
- .2 appropriate containers for firearms, ammunition and security equipment at the point of transfer to the ship;
- .3 documented standards and procedures for a complete inventory of all firearms, ammunition and security equipment available upon arrival aboard the vessel (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 and amount);
- .4 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 & magazine off, magazine on and safety catch on and no round chambered) and what will initiate a change in that state should be confirmed;
- .6 detailed and exercised orders for when firearms can 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 vessel; and
- .7 the inventory should be reconciled on disembarkation of all firearms and ammunition from the vessel.

### 3.5 Rules for the Use of Force

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 primary function is the prevention of boarding using the minimal force necessary to do so. The PMSC should provide a detailed graduated response plan to a pirate attack as part of its teams' operational procedures.

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 in all cases should be proportionate to the threat and appropriate to the situation.

MSC.1/Circ.1405/Rev.1  
Annex, page 8

---

PMSC should require that their personnel not use firearms against persons except in self-defence or defence of others against the imminent threat of death or serious injury, or to prevent the perpetration of a particularly serious crime involving grave threat to life.

### **3.6 Reporting and Record Keeping**

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 record of the incident.

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 vessel 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.

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

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.

### **3.7 Categorization of PCASP**

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

### **3.8 Reporting within the High Risk Area**

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

---

I:\CIRC\MSC\01\1405-rev-1.doc

**3.9 Familiarization for Master and the crew**

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

---





# IMO-cirkulär nr 1406/Rev.1



**E**

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

MSC.1/Circ.1406/Rev.1  
16 September 2011

## **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 interessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the recommendations.

3 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.

4 The attached revised interim recommendations should be read in conjunction with the interim guidance set out in MSC.1/Circ.1405/Rev.1 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, the interim recommendations set out in MSC.1/Circ.1408 on 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 the 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.

5 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.

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

<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.



MSC.1/Circ.1406/Rev.1

Page 2

---

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.

8 MSC.1/Circ.1406 is hereby revoked.

\*\*\*

---

I:\CIRC\MSC\01\1406-Rev-1.doc

## 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.

MSC.1/Circ.1406/Rev.1  
Annex, page 2

---

- .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.1 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.
- 

---

I:\CIRC\MSC\01\1406-Rev-1.doc

# IMO-cirkulär nr 1408



**E**

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1408  
16 September 2011

## **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.

<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.1.

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

<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.

MSC.1/Circ.1406  
Page 2

---

4 The interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area are set out in the annex.

5 The interim recommendations should be read in conjunction with the interim guidance and recommendations set out in MSC.1/Circs.1405/Rev.1 and 1406/Rev.1, 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 interim recommendations so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

\*\*\*

---

T:\CIR\MS\011406.doc

## 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.

MSC. 1/Circ. 1400  
Annex, page 2

---

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**

- requirements regarding notification of firearms and security-related equipment proposed for embarkation;
- arrangements and requirements relating to firearms in transit, including pre-embarkation storage and security;
- requirements regarding identification and notification of PCASP;
- requirements regarding documentation of flag State authorization of PCASP, firearms and security-related equipment, as applicable; and
- 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**

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

#### **Vessel calling**

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

INCIRC/MSCI011408.doc

---



# Departementsserien 2012

---

## *Kronologisk förteckning*

---

1. Nya regler om prospekt. Fi.
2. Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. S.
3. Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. A.
4. Revision i finansiella företag. Fi.
5. Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. A.
6. Patientrörlighet i EU  
förslag till ny lag. S.
7. Fordonsrelaterade skulder. N.
8. Nationell samordning av hemslöjden  
– en översyn av Nämnden för hemslöjdsfrågor. Ku.
9. Karenstid för egenföretagare, m.m. S.
10. Blankning. Fi.
11. Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. S.
12. En ny taltidningsverksamhet. Ku.
13. Ny bibliotekslag. Ku.
14. Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. Ju.
15. Bevakning ombord på svenska fartyg. N.

# Departementsserien 2012

---

## *Systematisk förteckning*

---

### **Justitiedepartementet**

Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. [14]

### **Socialdepartementet**

Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. [2]

Patientrörlighet i EU  
förslag till ny lag. [6]

Karenstid för egenföretagare, m.m. [9]

Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. [11]

### **Finansdepartementet**

Nya regler om prospekt. [1]

Revision i finansiella företag. [4]

Blankning [10]

### **Näringsdepartementet**

Fordonsrelaterade skulder. [7]

Bevakning ombord på svenska fartyg. [15]

### **Kulturdepartementet**

Nationell samordning av hemslöjden  
– en översyn av Nämnden för hemslöjdsfrågor. [8]

En ny taltidningsverksamhet. [12]

Ny bibliotekslag. [13]

### **Arbetsmarknadsdepartementet**

Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. [3]

Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. [5]



