

## LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-03-23

**Närvarande:** f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 11 mars 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om sjöfartsskydd,
2. lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning,
3. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Ellika Eriksson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet

### Förslaget till lag om sjöfartsskydd

3 och 4 §§

I 3 och 4 §§ regleras vilka myndigheter som fattar beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning respektive om ytterligare åtgärder utöver dem som anges i fartygets eller hamnanläggningens skyddsplan skall vidtas vid den högsta skyddsnivån.

Huvudregeln i 3 § är att det är Rikspolisstyrelsen som beslutar om skyddsnivå efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen. I brådskande fall får dock Rikspolisstyrelsen eller en polismyndighet fatta sådana beslut utan att ha hört de båda andra myndigheterna. Ett sådant beslut skall då omprövas av eller underställas Rikspolisstyrelsen som enligt förslaget i sådana fall skall komma överens med Sjöfartsverket och Kustbevakningen om utgången. Något motsvarande krav på att myndigheterna skall vara överens finns inte när det gäller huvudregeln.

Beslut om ytterligare åtgärder utöver skyddsplanen vid den högsta skyddsnivån får enligt 4 § fattas av antingen Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket eller Kustbevakningen efter att ha hört de båda andra myndigheterna. Här finns inget krav på att enighet uppnåtts.

Det framstår för Lagrådet som svårförklarligt att det uppställs krav på enighet i de brådskande fallen men inte under normala förhållanden. Frågan om hur myndigheternas samrådsskyldighet bör utformas bör enligt Lagrådet beredas ytterligare innan den föreslagna lagstiftningen underställs riksdagen.

## 11 §

I första stycket föreskrivs att ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i bilaga 2 till den aktuella EG-förordningen eller som förklarats ogiltigt enligt andra stycket omedelbart skall återlämnas till den som har utfärdat certifikatet. Enligt andra stycket skall Sjöfartsverket ogiltigförklara sådant certifikat i två fall, bl.a. i det fallet att certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav. Med det sistnämnda åsyftas enligt författningskommentaren företrädesvis den situationen att ett certifikat visar sig vara utfärdat av en icke behörig myndighet eller förfalskat.

Så som paragrafen har blivit utformad omfattar föreskriften om återlämnande av certifikat till den som har utfärdat certifikatet även fallet då ogiltigförklaring av certifikatet har skett på grund av att detta inte uppfyller föreskrivna krav, t.ex. när det framställts genom någon form av förfalskning. Paragrafen måste således omarbetas så att icke avsedda konsekvenser undviks. Förslagsvis kan detta ske genom att paragrafen, med viss precisering i övrigt, utformas enligt följande.

”Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat, som har upphört att gälla enligt bestämmelsen i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till förordning (EG) nr xxx, skall omedelbart återlämnas till den som har utfärdat certifikatet.

Sjöfartsverket skall förklara ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat ogiltigt om

1. förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande om rättelse, inte har avhjälpits, eller
2. certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav.

Har ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat förklarats ogiltigt enligt andra stycket, skall certifikatet omedelbart överlämnas Sjöfartsverket.”

### 13 §

Paragrafen upptar den grundläggande bestämmelsen om kroppsvisitation och annan undersökning. Ändamålet med dessa förfaranden skall vara att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfarten. Detta innefattar ett lägre krav än som föreskrivs i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats, där motsvarande åtgärder skall ta sikte på att förekomma brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart.

Berörda skillnad har inte omnämnts eller förklarats i remissen. I stället uttalas i författningskommentaren att bestämmelserna i förevarande avsnitt av lagförslaget så långt möjligt skall motsvara bestämmelserna inom luftfartens område. Enligt vad som upplysts vid föredragningen inför Lagrådet väntas regeringen inom kortare tid lägga fram förslag om ny lagstiftning om luftfartsskydd, varvid reglerna om kroppsvisitation m.m. avses bli utformade på motsvarande sätt som i det nu behandlade lagförslaget. Lagrådet anser under alla förhållanden påkallat att motiven för den här diskuterade skärpningen utvecklas så att behovet av denna blir tillfredställande belyst.

### 23 §

I punkt 8 i paragrafen föreskrivs om straff för hamnanläggningsinnehavare som uppsåtligen underlåter att se till att hamnanläggningen undergår tillsyn enligt bestämmelserna i regel 10.1 i bilaga 1 och punkt 4.4 i bilaga 2 till EG-förordningen. Enligt författningskommentaren innebär ansvaret i detta fall att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndigheten.

Det kan enligt Lagrådets mening ifrågasättas om lagtextens hänvisning till de angivna bestämmelserna i bilagorna till EG-förordningen är godtagbar i en straffregel med hänsyn till hur dessa bestämmelser är avfattade. I regel 10.1 i bilaga 1 sägs att hamnanläggningar skall uppfylla tillämpliga krav i kapitlet (dvs. kapitel XI/2 i SOLAS 74) och i del A i ISPS-koden, med beaktande av riktlinjerna i del B i ISPS-koden. Punkt 4.4 i bilaga 2 innebär att den fördragsslutande staten skall, i den utsträckning så anses lämpligt, pröva effektiviteten i hamnanläggningarnas skyddsplaner eller ändringar i sådana planer som staten godkänt.

Dessa bestämmelser har en så allmän utformning att hänvisningen dit knappast ger någon närmare precisering och avgränsning av vad som i tillsynshänseende åligger en hamnanläggningsinnehavare. Det kan också anmärkas att punkt 4.4 är upptagen i bilagan under rubriken De fördragsslutande staternas ansvar och även är utformad som ett direkt åliggande för sådan stat. Mot bakgrund av det anförda torde straffregelns utformning behöva övervägas ytterligare. Om avsikten är att straffansvaret så som författningskommentaren anger endast skall avse underlåtenhet att hålla hamnanläggningen tillgänglig för tillsynsmyndighet borde detta kunna anges direkt utan hänvisning till bilagebestämmelser i förordningen.

#### 24 §

I punkt 4 föreskrivs om bötespåföljd för redare och befälhavare som inte återlämnar ett certifikat, som har upphört att gälla enligt bestämmelserna i punkt 19.3.8 i bilaga 2 till EG-förordningen eller som har förklarats ogiltigt enligt 11 § andra stycket, till den myndighet som har utfärdat certifikatet.

Straffbestämmelsen behöver anpassas med utgångspunkt i vad Lagrådet anført under 11 §. Om Lagrådets förslag till lydelse av 11 § godtas, kan förevarande bestämmelse utformas enligt följande.

”4. redare och befälhavare som uppsåtligen inte återlämnar eller överlämnar ett sjöfartsskyddscertifikat när det krävs enligt 11 §,”

### Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.