

Justitiedepartementet
Enheten för lagstiftning om allmän ordning
och säkerhet och samhällets krisberedskap
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet
103 33 Stockholm

ju.L4@regeringskansliet.se
ju.registrator@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Er beteckning: Ju2018/01005/L4

Göteborg 2018-04-17

En ny Kustbevakningslag

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.

Föreningen Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är positiva till att regeringen önskar tydliggöra vilka brottsbekämpande åtgärder Kustbevakningen kan införa samt ge myndigheten vissa utökade befogenheter. Vi ser dock viss risk med att myndighetens huvuduppgifter att ansvara för miljöräddningstjänst till sjöss och bedriva sjöövervakning prioriteras ner då det regleras på annat ställe i annan lagstiftning. En tydlig prioritering från regeringen kommer att bli nödvändig för att undvika detta. Vi noterar att regeringen tillskjutit mer medel för ändringen vilket är välkommet.

Det är också välkommet att det förtydligas att den inspektion som delegeras från Transportstyrelsen numera ska ske via föreskrift istället för idag som sker via avtal. Det är dock viktig att myndigheten i dessa fall (ex. vid bemanningskontroller) inser att de vid dessa tillfällen utövar tillsyn och inte brottsbekämpning särskilt nu när myndigheten får tydligare befogenheter att bruka våld. Kustbevakningen har många hattar och det är önskvärt att myndigheten medarbetare tydligt vet vilken hatt de verkar med när de är ute på fältet.

Vi välkomnar att Kustbevakningen får möjlighet att kontrollera gods i lastbärare. Detta är en mycket viktig trafik-/sjösäkerhetsfråga. Vi vill dock särskilt betona vikten av att när Kustbevakningen bryter en plombering, **skall** (inte bör som står nu) Tullverket vara med för

att plombera efter genomförd inspektion. Detta bl.a. för att förhindra att obehöriga tar sig ombord.

Slutligen önskar Förening Svensk Sjöfart återigen ta upp att vi gärna vill ta plats i myndighetens insynsråd för att kunna bidra med nödvändig branschkunskap.

Detaljerade kommentarer på PM med utkast till lagrådsremiss

Avsnitt 5.1 Brottsbekämpande verksamhet

5.1.1 - Under avsnittet "medel för att genomföra en tjänsteåtgärd" ges Kustbevakningen rätt att stoppa och visitera fartyg eller inbringa fartyg till svensk hamn. Vi ser gärna här att det förtydligas att detta bör göras i samråd med Transportstyrelsen och dess jourinspektörer för att säkerställa att sjösäkerheten uppfylls vid alla tillfällen. Vid vissa tillfällen har väsentlig del av säkerbesättningen tagits av fartyget innan ersättning hunnit komma på plats.

5.1.2 - Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (vattenföroreningslagen) lagen bytte namn 1986 till att omfatta alla föroreningar från fartyg och förkortningen vattenföroreningslagen är därför obsolet. Detta upprepas på åtskilliga ställen i texten.

Avsnitt 6.2 Vad ska den nya lagen reglera?

Det är välkommet att det förtydligas vilka rättsliga befogenheter myndigheten har vid brottsbekämpning, ordningshållning samt kontroll och tillsyn. Vi ser dock, enligt ovan, viss risk med att myndighetens huvuduppgifter att ansvara för miljöräddningstjänst till sjöss och bedriva sjöövervakning prioriteras ner då det regleras på annat ställe i annan lagstiftning. En tydlig prioritering i instruktionen från regeringen blir nödvändig för att undvika att de viktiga huvuduppgifterna åsidosätts.

Avsnitt 7.1 Inom Sveriges sjöterritorium + 7.2 Utanför Sveriges territorium

Det anges att den nya lagen gäller inom Sverige Sjöterritorium och inom Sveriges maritima zoner. Vi undrar om detta verkligen är rätt definition av vattenområde? Kanske beror otydligheten på det faktum om just Kustbevakningens andra huvuduppgift miljöräddning och sjöövervakning regleras i annan lagstiftning. Vi är inte heller vana vad gäller internationell sjöfart att använda begreppet maritima zoner utan mer de vedertagna begrepp som gäller enligt havsrättskonventionen.

Vi har inget att erinra mot att den gäller på vissa vattenområden på land.

Avsnitt 8.3.1 Preja, borda och inbringa fartyg till hamn

Såsom vi nämnt under avsnitt 5.1.1 ges Kustbevakningen rätt att stoppa och visitera fartyg eller inbringa fartyg till svensk hamn. Vi ser gärna här att det förtydligas att detta bör göras i samråd med Transportstyrelsen och dess jourinspektörer för att säkerställa att sjösäkerheten uppfylls vid alla tillfällen. Vid vissa tillfällen har väsentlig del av säkerbesättningen tagits av fartyget innan ersättning hunnit komma på plats. Att fartyg framförs säkert och ligger vid kaj säkert måste anses prioriterat också i förhållande till brottsbekämpning. Detta bör förtydligas i lagens förarbeten. Vi välkomnar att PM noterar att kostnaderna för ett fartyg att ligga vid kaj och bli försenad är avsevärda och att besluten därför ska omprövas efter redan 6 timmar.

Avsnitt 8.3.2 Rätten att använda våld

Vi noterar att det står i förslaget att "När en kustbevakningstjänsteman har rätt att använda våld ska den som hjälper honom eller henne ha samma rätt att begå en annars straffbelagd handling och en kustbevakningstjänsteman ska vara fri från ansvar om omständigheterna var sådana att tjänstemannen svårligen kunde besinna sig."

Vi har svårt att se dels vilken denna person skulle kunna vara och vilken situation som skulle kunna bli aktuellt i vart fall i relation till vårt verksamhetsområde internationell sjöfart. Det skulle vara lättare att förhålla sig till förslaget om det tydliggjordes vilka situationer som avses. De flesta av de aktörer som avses torde ha denna rätt idag enl. annan lagstiftning.

Avsnitt 9 En effektivare och utvidgad brottsbekämpning

Som tidigare nämnts i detta remissvar ser vi en viss risk att myndighetens uppdrag blir för vitt och därmed att dess grunduppgifter "att ansvara för miljöräddningstjänst till sjöss och bedriva sjöövervakning" nedprioriteras mot dessa nya uppgifter särskilt med hänsyn till Polismyndighetens resursbrist. Vi ser snarare Kustbevakningen kan avlasta Polismyndigheten inom områden som kontroller i hamn. Ett exempel är området alkobommar i hamn som regeringen vill införa. Vi är positiva till kontrollerna som sådana men menar att det med hänsyn till kontrollmyndighetens resurser inte är möjligt att genomföra på ett sätt som inte får negativ inverkan på trafikeringen. Istället bör man se det på en högre samhällsnivå och låta Kustbevakningen och andra myndigheter etc vara behjälpliga i arbetet med kontroller av trafiken varhelst i transportsystemet den är.

Idag har regeringen som förslag att införa alkobommar i alla hamnar trots att det hade varit betydligt mer samhällsekonomiskt att göra fler inspektioner vid samma tillfälle såsom idag sker av Kustbevakningen. Exempelvis skulle en sådan tillsyn kunna omfatta allt från lastsäkring, farligt gods, fordonets beskaffenhet samt nykterhetskontroll av förare vid samma tillfälle. Det hade gett betydligt mer trafik- och sjösäkerhet för pengarna än förslaget om alkobommar.

Avsnitt 12.3 Kustbevakningens tillsyn av fartygssäkerhet

Förslaget ger dels Transportstyrelsen möjlighet att genom föreskrift delegera tillsyn till Kustbevakningen, dels ges Kustbevakningen rätt till tillträde i lastbärare i syfte att kontrollera lastsäkringarna samt stoppa eventuellt felaktigt lastade lastbärare från att tas ombord. Vi välkomnar att Kustbevakningen ges dessa möjligheter och tycker det är mycket bra att Kustbevakningen kan titta inne i lastbäraren för att bli kommit tillrädda med undermåligt surrad last. Vi vill dock särskilt betona vikten av att när Kustbevakningen bryter en plombering, **skall** (inte **bör** som står nu) Tullverket vara med för att plombera efter genomförd inspektion. Detta bl.a. för att förhindra att obehöriga tar sig ombord samt för att minska risken för tvisteärenden.

Avsnitt 12.5 Farligt gods

Förslaget ger Kustbevakningen rätt att, om en transport sker i strid med lagen om farligt gods eller mot sådan föreskrifter, avbryta transporten om det finns påtaglig risk för skada. Svensk Sjöfart välkomnar förslaget och anser att det är bra att inte polis behöver närvara. Det är av stor vikt att när tjänstemannen ingriper så skall denne alltid motivera sitt beslut och hänvisa till vilken regel som beslutet grundar sig på. Vi har tyvärr erfarenhet av fall där tjänstemän inte är tillräckligt kunniga avseende gällande reglerna samt förändringar av dessa. Detta kan leda till onödiga kostnader för ett felaktigt myndighetsingripande.

Avsnitt 12.8 Vattenföreningenslagen och polislagen

Lagen om föreningen från fartyg bör inte förkortas "vattenföreningenslagen" då den idag omfattar alla föreningar från fartyg.

Göteborg den 9 april 2018

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund
Vice-VD