# Översyn av Sjöpolisen

**Ur KB:s samlingar**
Digitaliserad år 2014

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

Betänkande av Sjöpolisutredningen

SOU
1992:51

# Översyn av Sjöpolisen

Betänkande av Sjöpolisutredningen

SOU 1992:51

Rg KBOc

Statens offentliga utredningar
1992:51
Justitiedepartementet

# Översyn av Sjöpolisen

Betänkande av Sjöpolisutredningen
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

Graphic Systems AB, Göteborg 1992

ISBN 91-38-13064-5
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom beslut den 27 juni 1991 bemyndigade regeringen chefen för civildepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av sjöpolisen.

Med stöd av detta bemyndigande förordnades samma dag dåvarande överdirektören Ulf Waldau att vara särskild utredare av sjöpolisens verksamhet och organisation.

Som experter förordnades den 26 september 1991 länspolismästaren, numera planeringsdirektören Ulf Arvidsson, poliskommissarien Stig Winkler och kustbevakningsöverinspektören Olle E. Engelbrektson.

Den 25 september 1991 förordnades hovrättsassessorn Anders Johnson att vara utredningens sekreterare.

Den 1 december 1991 överfördes polisväsendet från civildepartementet till justitiedepartementet. I samband därmed överfördes även utredningen till sistnämnda departement.

Utredningen har antagit namnet Sjöpolisutredningen.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet Översyn av Sjöpolisen.

Stockholm i juni 1992

*Ulf Waldau*

*/Anders Johnson*

# Innehållsförteckning

*Sammanfattning* . . . . . 7

1 *Inledning* . . . . . 13
1.1 Utredningens uppdrag . . . . . 13
1.2 Arbetets bedrivande . . . . . 13

2 *Nuvarande förhållanden* . . . . . 15
2.1 Polisen . . . . . 15
2.1.1 Allmänt . . . . . 15
2.1.2 Tidigare utredningar . . . . . 17
2.1.3 Sjöpolisens organisation . . . . . 20
2.1.4 Sjöpolisens arbetsuppgifter . . . . . 21
2.1.5 Sjöpolisens befogenheter . . . . . 23
2.1.6 Sjöpolisens utbildning . . . . . 24
2.2 Kustbevakningen . . . . . 27
2.2.1 Allmänt . . . . . 27
2.2.2 Kustbevakningens organisation . . . . . 27
2.2.3 Kustbevakningens arbetsuppgifter . . . . . 29
2.2.4 Kustbevakningens polisiära befogenheter . . . 30
2.2.5 Kustbevakningens utbildning . . . . . 32
2.3 Samordning och samverkan . . . . . 33
2.3.1 Allmänt . . . . . 33
2.3.2 Planering . . . . . 34
2.3.3 Operativ verksamhet . . . . . 35
2.3.4 Utbildning . . . . . 37
2.3.5 Materiel . . . . . 38
2.4 Ekonomi . . . . . 39
2.4.1 Tjänstgöringsförhållanden . . . . . 39
2.4.2 Personalkostnader . . . . . 41
2.4.3 Drifts- och materielkostnader . . . . . 42

3 *Överväganden och förslag* . . . . . 45
3.1 Övergripande organisation . . . . . 45
3.1.1 Kort historik . . . . . 45
3.1.2 Alternativ 1, Central verksamhet - central ledning . . . . . 47

3.1.3 Alternativ 2, Regional verksamhet - regional ledning . . . . . 49
3.1.4 Alternativ 3, Lokal verksamhet - lokal ledning . . . . . 50
3.1.5 Analys och förslag . . . . . 51
3.2 Lokal organisation, ansvarsområden m.m. . . . . 58
3.2.1 Kriterier för behov av sjöpolisgrupp . . . . . 58
3.2.2 Lokal organisation . . . . . 59
3.2.3 Stationeringsorter . . . . . 63
3.2.4 Bemanning . . . . . 64
3.2.5 Förslag . . . . . 65
3.3 Samordning och samverkan polis - kustbevakning . . . 66
3.3.1 Planering . . . . . 66
3.3.2 Förslag . . . . . 71
3.4 Utbildning . . . . . 71
3.4.1 Olika typer av utbildningar och utbildningssamverkan . . . . . 71
3.4.2 Analys och förslag . . . . . 74
3.5 Materielutnyttjande . . . . . 77
3.5.1 Behov av materiel . . . . . 77
3.5.2 Analys och förslag . . . . . 77
3.6 Ekonomi . . . . . 78
3.6.1 Förändringar i budgetsystemet . . . . . 78
3.6.2 Det nya styrsystemets möjligheter och risker - analys och förslag . . . . . 79

4 *Övriga frågor* . . . . . 85
4.1 Sjöpolisens verksamhet i krigsorganisationen . . . . . 85
4.2 EG-aspekter . . . . . 86
4.3 En tolkningsfråga . . . . . 86

*Bilagor*

Bilaga 1. Kommittédirektiv . . . . . 91

Bilaga 2. Redovisning av utredningens besök och kontakter med Polis och Kustbevakning . . . . . 97

Bilaga 3. Karta utvisande var sjögrupperna är stationerade . 141

Bilaga 4. Karta utvisande var Kustbevakningens stationer är belägna . . . . . 143

# Sammanfattning

## Inledning

Huvuduppgiften för utredningen har varit att utreda hur sjöpolisens verksamhet och organisation skall utformas för att allmän ordning och säkerhet skall kunna upprätthållas med tillräcklig effektivitet till sjöss och i skärgården. I uppdraget har även ingått att undersöka möjligheterna för en ytterligare samverkan och samordning mellan sjöpolisen och kustbevakningen.

Huvudansvaret för polisiär verksamhet till sjöss åvilar polismyndigheterna. Det åligger sjöpoliserna att fullgöra en rad olika arbetsuppgifter i skärgårdsområdena. Som exempel härpå kan anges upprätthållande av allmän ordning och säkerhet till sjöss, utmed stränder och kajer samt öar och holmar, tillsyn av skyddsobjekt och militära skyddsområden, jakt-, fiske- och naturvårdstillsyn, sjöräddning, brottsförebyggande verksamhet etc.

Polisiär verksamhet till sjöss bedrivs till vissa delar även av Kustbevakningen. Kustbevakningstjänstemän har genom lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) erhållit i huvudsak samma befogenheter som polismän när kustbevakningen bedriver övervakning för att hindra brott bl.a. avseende jakt, fiske, naturvård och trafikregler för sjötrafiken.

Sjöpolisen disponerar för närvarande 15 polisbåtar stationerade vid 13 polismyndigheter. Med sjöpolisens nuvarande organisation kan endast en liten del av landets kustområden övervakas. Med undantag för inom begränsade områden kring respektive polisbåts stationeringsort förekommer i dag inte någon egentlig sjöpolisverksamhet på kuststräckorna mellan Luleå och Norrtälje samt mellan Karlskrona och Göteborg.

## Organisation m.m.

Regeringen har hittills bestämt dels att sjöpolisverksamhet skall vara en regional verksamhet och dels vid vilka polismyndigheter det skall finnas en funktion för sjöpolisverksamhet. Fram till den 1 juli 1986 har av Rikspolisstyrelsen utfärdade föreskrifter om bl.a. verksamhetsområden, bemanning och seglationstider gällt. Efter det att föreskrifterna upphävts har sjöpolisverksamheten bedrivits i princip

på samma sätt och inom samma ansvarsområden som tidigare.

Från och med budgetåret 1992/93 införs ett nytt budgetsystem med mål- och resultatstyrning för polisväsendet. Detta innebär bl.a. att regeringen fördelar huvuddelen av de till polisväsendet anvisade medlen som medelsramar till länsstyrelserna. I ramarna ingår, till skillnad från tidigare, även polismanslöner. Länsstyrelserna kommer således att ges en starkare ställning över polisverksamheten i länen.

Utredningen har övervägt tre olika organisations- och ledningsformer för sjöpolisverksamheten nämligen central, regional och lokal verksamhet. Vid sin analys har utredningen funnit att övervägande skäl talar för att sjöpolisverksamheten även fortsättningsvis förblir en regional verksamhet som indirekt leds av den regionale chefen medan den direkta operativa ledningen åvilar den lokale polischef inom vars polismyndighet polisbåten är stationerad.

Vad gäller frågan om i vilka län det skall finnas stationerad en regional sjöpolisgrupp föreslår utredningen att regeringen lägger fast detta i regleringsbrevet. Det är angeläget att vissa av sjögrupperna även i framtiden verkar även utanför det egna länet, på sätt som i dag sker genom frivilliga överenskommelser. De överenskommelser som träffats gällande skyldigheten för sjögrupperna att verka utanför de egna länen synes vara väl motiverade och föreslås bestå. Dock bör, enligt utredningens uppfattning, västerviksbåtens verksamhetsområde kunna utsträckas till att omfatta även vattenområden inom Östergötlands län utan att detta på ett menligt sätt skulle inverka på övervakningen inom det egna vattenområdet i Kalmar län.

För att utröna var det finns behov av sjöpolisgrupper har utredningen uppställt vissa grundläggande kriterier såsom vidsträckt skärgård med många öar, stort antal människor som permanent- eller fritidsboende, stort antal fartyg och fritidsbåtar, förekomst av skyddsobjekt och olika typer av förbuds- och skyddsområden. Dessa förhållanden medför behov av polisiära insatser i skärgården som exempelvis sjötrafikövervakning, polisiär service, ordningshållning på öar, sjöräddningsuppdrag, brottsspaning etc.

Utredningen har besökt samtliga polismyndigheter med sjögrupp. Vidare har utredningen besökt eller samtalat med representanter för berörda polismyndigheter i län som inte har sjögrupp, men där behov av sjöpolisgrupp varit uppe för diskussion i olika sammanhang. Dessa län är Malmöhus län, Gävleborgs län, Västernorrlands län och Västerbottens län. Utredningen har även besökt de kustposteringar vid kustbevakningen som polisen samarbetar med.

Mot bakgrund av de inhämtade uppgifterna föreslår utredningen att de nuvarande sjöpolisgrupperna skall bestå, att två nya grupper inrättas, en grupp i Västernorrlands län och en grupp i Malmöhus län samt att övriga delar av kusten skall täckas genom föreskriftsreglerat samarbete med Kustbevakningen.

Vidkommande frågan var de regionala sjöpolisgrupperna skall placeras föreslår utredningen, bl.a. med hänsyn till den ställning över polisverksamheten i länen som länsstyrelserna kommer att få från och med den 1 juli 1992, att regeringen i regleringsbrevet delegerar till länsstyrelserna i de län som skall ansvara för regional sjöpolisverksamhet att bestämma vid vilken eller vilka polismyndigheter som sjögrupperna skall vara stationerade.

## Samarbete polis - kustbevakning

I en numera upphävd bestämmelse i 4 kap. 3 § polisförordningen ålåg det länsstyrelse i de län där det fanns en funktion för sjöpolisverksamhet att samråda med regionchefen vid Kustbevakningen då planeringsdokumentet för det kommande budgetåret skulle upprättas. Utredningen har konstaterat att samrådsskyldigheten rörande den övergripande planeringen betytt mycket för att utöka och förbättra samarbetet mellan myndigheterna.

Samtidigt som den nyssnämnda bestämmelsen upphävts har 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen fått ny lydelse. I dessa paragrafer stadgas bl.a. att polismyndigheterna årligen skall upprätta ett skriftligt underlag för planering av resursanvändningen och att detta i förekommande fall skall göras efter samråd med Kustbevakningen, att Rikspolisstyrelsen äger föreskriva om myndigheternas planering och uppföljning samt att sådana föreskrifter som berör Kustbevakningen skall utfärdas efter samråd med chefen för denna myndighet.

Enligt utredningens uppfattning torde även länsstyrelserna i de län längs kusten och kring Mälaren och Vänern som inte har en funktion för sjöpolisverksamhet ha både behov och nytta av att samverka med Kustbevakningen. Utredningen föreslår därför att samrådsskyldigheten utökas till att gälla samtliga länsstyrelser längs kusten och kring Mälaren och Vänern och att denna skyldighet fastslås i Rikspolisstyrelsens föreskrifter angående planering av resursanvändningen. Enligt utredningens uppfattning bör detta leda till ett ökat samarbete mellan myndigheterna, vilket torde effektivisera sjöövervakningen. Planeringen av den operativa verksamheten på lokal nivå bör däremot inte formaliseras utan överlåtas åt de ansvariga cheferna vid respektive myndighet.

## Utbildning

Beträffande utbildning uppställer Rikspolisstyrelsen kraven för vad sjöpoliskursen skall innehålla. Det åligger styrelsen att med stöd av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen utfärda bemanningsföreskrifter för polisbåtarna. I föreskrifterna som grundar

sig på sjösäkerhetsmässiga aspekter, har fastställts bl.a. den utbildning (behörighet) som krävs för att få ingå i minimibesättningen. Från och med den 1 juli 1992 skall all utbildning vid Polishögskolan intäktsfinansieras. Detta innebär att skolans fasta kostnader skall fördelas på de olika kurserna, vilka därigenom kommer att bli väsentligt dyrare.

Till utredningen har framförts att sjöpoliskursen i framtiden eventuellt kommer att genomföras på flera orter för att nedbringa kostnaderna. Om Rikspolisstyrelsen accepterar detta är det enligt utredningens förmenande nödvändigt att deltagarna i sjöpoliskursen genomgår examination av en kvalificerad, av styrelsen godkänd och förordnad examinator.

Utredningen har inte kunnat konstatera att några påtagliga effektivitetsfördelar skulle uppkomma genom samordning av polisens och kustbevakningens grundutbildningar eller sjöpolisutbildningen och kustbevakningens grundutbildning.

Såväl sjöpolisen/sjöutredaren som kustbevakningstjänstemannen är i behov av årlig repetitionsutbildning, vilken bör pågå i ungefär en vecka. Med hänsyn till att sjöpolisen och kustbevakningen i viss omfattning bedriver likartad verksamhet föreslår utredningen att, om det är lämpligt, delar av den årliga repetitionsutbildningen genomförs gemensamt.

För att lära sig mera om den andra myndighetens verksamhet och öka förståelsen för den föreslår utredningen att ett system med auskultationstjänstgöring under en till två veckor anordnas för sjöpolisen/sjöutredaren och kustbevakningstjänstemannen.

Viss del av sjöpoliskursen, bl.a. radarutbildningen, genomförs vid Berga Örlogsskolor. Några ytterligare effektivitetsfördelar kan inte beräknas uppkomma genom ett ökat samarbete mellan polisen och marinen i utbildningshänseende.

## Materiel

I fråga om materiel har utredningen kunnat konstatera att polisen och kustbevakningen i huvudsak har de båtar och annan utrustning som man behöver för att klara sina arbetsuppgifter. Kustbevakningen är dock betydligt bättre rustad än sjöpolisen. I stället för att förvärva egen utrustning lånar myndigheterna mindre båtar o.d. av varandra. Det är främst sjöpolisen som lånar av kustbevakningen. Enligt utredningens uppfattning är något särskilt regelsystem för lån av materiel mellan myndigheterna inte meningsfullt. Vad gäller införskaffande av gemensamma mindre båtar och samutnyttjande av dessa mellan polis och kustbevakning föreslår inte utredningen sådana förvärv, eftersom det vore mindre lämpligt av praktiska skäl.

## Ekonomi

Med den lösning av sjöpolisverksamheten som utredningen förordat, föreslår den att regeringen i anslagsramen för de län som skall organisera en sjöpolisgrupp beräknar medel för alla med gruppens arbete förenade kostnader, exklusive lönekostnaderna för de sjöpoliser som har sin tjänst i annat län såsom fallet är beträffande delar av besättningarna på karlstadbåten och på nyköpingsbåten.

Det är sannolikt att ett renodlat mål- och resultatstyrningssystem kommer att genomföras på sikt inom polisen. Vid denna frågas slutliga avgörande bör beaktas regeringens ställningstagande till fortsatt reglering av regionala funktioner. Utredningen anser inte att skäl föreligger till särbehandling av sjöpolisverksamheten.

Vad gäller kostnaderna för anskaffande och utrustande av polisbåtarna - ungefär tre miljoner kr för en polisbåt i 1991 års prisnivå - föreslår utredningen att sådana kostnader bör belasta anslaget B 5 Lokala polisorganisationen, rampost 25, gemensamma behov inom polisen.

## Övriga frågor

Utredningen anser att sjöpolisen även under krigsförhållanden skall kvarstå inom polisväsendet och inte, i likhet med Kustbevakningen, gå in i Marinens krigsorganisation.

Utredningen finner inte att de förslag som läggs fram beträffande sjöpolisverksamheten är av sådan beskaffenhet att regeringens kommittédirektiv angående betänkande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (Dir 1988:43) är tillämpliga.

Slutligen har utredningen uttalat sig i en tolkningsfråga angående Kustbevakningens polisiära befogenheter enligt LKP i hamnområden inom det fysiska övervakningsområde som anges i lagen. Utredningens ställningstagande innebär att kustbevakningstjänsteman med stöd av 1 § LKP äger verka inom berörda områden.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

Med stöd av regeringens bemyndigande den 27 juni 1991 (Dir 1991:58) beslutade chefen för civildepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av sjöpolisen.

Huvuduppgiften för utredningen, som antagit namnet Sjöpolisutredningen, har varit att utreda hur sjöpolisens verksamhet skall utformas för att allmän ordning och säkerhet skall kunna upprätthållas med tillräcklig effektivitet till sjöss och i skärgården och på sådant sätt att samhällets resurser för ändamålet används på det mest rationella och ekonomiska sättet. I uppdraget har även ingått att undersöka förutsättningarna för en ytterligare samverkan och samordning mellan sjöpolisen och kustbevakningen.

Utredningen har haft att under arbetets gång ge berörda fackliga huvudorganisationer tillfälle att föra fram synpunkter.

Direktiven redovisas i sin helhet som *Bilaga 1*.

Utredningen har bestått av en utredningsman med sekreterare samt tre experter.

## 1.2 Arbetets bedrivande

Utredningens två huvuduppgifter har varit dels att utreda vilka behov av polisiära insatser som finns till sjöss och i skärgården och var det rent geografiskt finns behov av sjöpolisens närvaro och dels att ta ställning till om en sjöpolisorganisation måste finnas längs hela kusten eller om behovet av sjöpolisiära insatser på vissa avsnitt kan tillgodoses i andra former, t.ex. genom att Kustbevakningen utför polisiärt arbete på uppdrag av Polisen.

Sjöpolisverksamheten och dess organisation har tidigare varit föremål för utredning av en inom Rikspolisstyrelsen tillsatt arbetsgrupp, som i maj 1988 överlämnat en rapport till styrelsen. I rapporten redogörs bl.a. för en omfattande enkätundersökning som arbetsgruppen genomfört med samtliga polismyndigheter som har en sjöpolisgrupp rörande sjöpolisens verksamhet, utbildning, materiel m.m. Utredningen har tagit del av de synpunkter och förslag som arbetsgruppen redovisat i sin rapport och återger det väsentligaste därav under avsnitt 2.1.2.

Sjöpolisens verksamhet behandlas även i Kustbevakningskommitténs slutbetänkande, Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen (SOU 1989:26). I betänkandet framläggs vissa förslag i syfte att minska sektoriseringen inom sjöövervakningen och öka effektiviteten. Kommittén har bl.a. framlagt förslag till planering av gemensam verksamhet polis - kustbevakning. Som en följd härav intogs i polisförordningens 4 kap. 3 § en bestämmelse att "i de län där det finns en funktion för sjöpolisverksamhet skall planeringsdokumentet upprättas efter samråd också med regionchefen vid kustbevakningen". Denna bestämmelse är numera upphävd. Samtidigt har 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen fått ny lydelse. I dessa paragrafer stadgas nu *att* polismyndigheterna årligen skall upprätta ett skriftligt underlag för planering av resursanvändningen, *att* detta i förekommande fall skall göras efter samråd med Kustbevakningen, *att* närmare föreskrifter om polismyndigheternas planering och om uppföljning meddelas av Rikspolisstyrelsen *samt att* sådana föreskrifter som berör Kustbevakningen skall utfärdas efter samråd med chefen för denna myndighet. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 april 1992. Utredningen redogör under avsnitt 2.1.2 för de frågor i Kustbevakningskommitténs betänkande som rör sjöpolisverksamheten.

Utredningen har besökt samtliga polismyndigheter som har en sjöpolisgrupp och med representanter för polisledning och sjöpoliser diskuterat för utredningsuppdraget aktuella frågor. I samband med dessa besök har utredningen även sammanträffat med representanter för de kustbevakningsenheter med vilka de olika sjöpolisgrupperna samarbetar. Härutöver har utredningen besökt ett antal polismyndigheter som i tidigare utredningssammanhang eller i Rikspolisstyrelsens anslagsframställningar föreslagits som nya stationeringsorter för sjöpolisgrupper.

Utredningen har även haft kontakt med Rikspolisstyrelsens ledning och med den Centrala ledningen för Kustbevakningen samt med representanter för Marinen och Säkerhetspolisen och med dem diskuterat vissa frågor.

Utredningen har haft tre sammanträden, varvid förutom experterna även deltagit representanter för SACO och TCO.

# 2 Nuvarande förhållanden

## 2.1 Polisen

### 2.1.1 Allmänt

Sjöpolisens föregångare är den s.k. hamnpolisen som fanns företrädesvis i Stockholm och Göteborg redan på 1920-talet. Dess verksamhet var inte direkt jämförbar med dagens sjöpolisverksamhet. De främsta uppgifterna för hamnpolisen var ordningshållning i hamnområdet och kontroll av resande till och från riket.

Den nuvarande sjöpolisen tillkom i samband med polisens förstatligande den 1 januari 1965.

De grundläggande arbetsuppgifterna för polisen som anges i 2 § polislagen (1984:387) gäller även för sjöpolisverksamheten.

Under år 1965 inrättades sjögrupper i åtta polisdistrikt. De för ändamålet anskaffade tio båtarna stationerades enligt följande

Stockholms polisdistrikt (två båtar)
Handens polisdistrikt
Nacka polisdistrikt
Norrtälje polisdistrikt
Täby polisdistrikt
Karlskrona polisdistrikt
Göteborgs polisdistrikt (två båtar)
Uddevalla polisdistrikt

År 1967 anskaffades ytterligare två båtar som stationerades i Nyköpings respektive Luleå polisdistrikt och år 1968 erhöll Mariestads och Västerås polisdistrikt var sin båt. Mariestads-båten omstationerades år 1973 till Karlstads polisdistrikt. Från år 1968 förfogade sjöpolisen således över 14 polisbåtar vid de tolv sjöpolisgrupper som inrättats. Från år 1965 var det endast Stockholms polisdistrikt som hade fasta tjänster för sjöpolisverksamhet. Sådana tjänster hade även funnits vid hamnpolisen i Stockholm. Några år senare fick även Göteborgs polisdistrikt fasta sjöpolistjänster. Vid alla övriga polismyndigheter med sjöpolisgrupp har personal avdelats för verksamheten i princip endast under seglationstiden. Sedan år 1968 har verksamheten endast utökats med en sjöpolisgrupp och en polisbåt, vilken år 1989 stationerades i Västerviks polisdistrikt.

Sammanlagt närmare 150 polismän inklusive semestervikarier är engagerade i sjöpolisverksamheten. Rikspolisstyrelsen har i sina anslagsframställningar vid flera tillfällen framfört förslag om en utökad sjöpolisverksamhet och om en enhetligare sjöpolisorganisation med fasta sjöpolistjänster i samtliga de polisdistrikt där polisbåt är stationerad. Vidare har ett flertal motioner framförts i riksdagen med krav på en fastare och utökad sjöpolisorganisation. Även Justitieutskottet har uttalat sig i samma riktning. I anslutning till riksdagens behandling av förslaget om Kustbevakningens organisation, proposition 1986/87:95 bilaga 6 (s. 53-63) uttalar Justitieutskottet att "förslagen i propositionen bör skapa förutsättningar för en behövlig men länge eftersatt utbyggnad av sjöpolisverksamheten" (JuU 1986/87:3y). Riksdagen har emellertid inte beslutat om någon ytterligare ökning av sjöpolisverksamheten eller om någon enhetlig organisation för denna, förutom den ovan nämnda polisbåten i Västervik.

I Justitieutskottets betänkande 1991/92:JuU23, Anslag till polisväsendet, återkommer utskottet till frågan om utbyggnad av sjöpolisverksamheten. Utskottet uttalar bl.a. att "En annan sak är att utskottet vidhåller sin uppfattning att framförda krav på en utbyggnad av sjöpolisen är väl underbyggda och att ett utdraget översynsarbete rörande förhållandet mellan sjöpolisen och kustbevakningen inte bör få hindra en behövlig men länge eftersatt utbyggnad av sjöpolisverksamheten".

Enligt 4 § 3 st instruktionen (1965:674) för Rikspolisstyrelsen hade styrelsen till den 1 oktober 1984 befogenhet att meddela föreskrifter för sjöpolisverksamhet (FAP 123-1). Den direkta ledningen av verksamheten har emellertid inte utövats av Rikspolisstyrelsen, eftersom det inte funnits någon enhetlig sjöpolisorganisation. Rikspolisstyrelsens styrning av sjöpolisverksamheten har begränsats till, förutom föreskrifterna, att genom inspektioner, kontroll och uppföljning svara för utvärdering och samordning. Den samordnade ledningen av verksamheten utövades enligt föreskrifterna av polischeferna i Stockholms och Göteborgs polisdistrikt samt länspolischeferna i de län där båtenhet var stationerad. I föreskrifterna fastställde Rikspolisstyrelsen bl.a. arbetsuppgifter, stationeringsorter, primära verksamhetsområden, personaluttag, bemanning och seglationsperioder.

År 1981 fattade riksdagen ett principbeslut om vissa strukturförändringar inom polisväsendet. Därefter tillsattes en kommitté, som antog namnet 1981 års polisberedning, med uppgift att förbereda organisationsförändringarna samt att behandla olika metoder för att höja effektiviteten i polisverksamheten. Efter förslag av beredningen beslutade riksdagen år 1984 och 1985 om väsentliga förändringar beträffande polisväsendet. Dessa innebar bl.a. att medborgarinflytandet stärktes och en omfattande decentralisering ägde rum. De

lokala och de regionala polismyndigheterna fick ett avsevärt ökat inflytande över verksamhetens inriktning och resursfördelning med utgångspunkt från de allmänna riktlinjer för verksamheten som statsmakterna beslutat om. Rikspolisstyrelsens befogenhet att leda och meddela föreskrifter för sjöpolisverksamheten upphörde och verksamheten decentraliserades till regional nivå med sjögrupperna organisatoriskt inordnade i de polismyndigheter där båtarna var stationerade. Länsstyrelserna ålades ansvara för erforderlig samordning av verksamheten och utöva indirekt ledning på samma sätt som över övriga regionala verksamheter. Den direkta och operativa ledningen skulle, liksom tidigare, åligga berörda lokala polismyndigheter. När sjöpolisen decentraliserades föreslog beredningen att regeringen skulle besluta inom vilka verksamhetsområden de olika båtenheterna skulle verka. Så har emellertid inte blivit fallet utan de verksamhetsområden för båtenheterna som Rikspolisstyrelsen närmare föreskrev i FAP 123-1 tillämpas i huvudsak alltjämt.

Enligt 3 § polislagen skall polisen samarbeta med andra myndigheter vilkas verksamhet berör polisverksamheten. Enligt 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen i dess lydelse från och med den 1 april 1992 ankommer det som ovan nämnts på Rikspolisstyrelsen att närmare meddela föreskrifter om planering och uppföljning för polisen.

### 2.1.2 Tidigare utredningar

Den nu gällande samordningen av övervakningen och räddningstjänsten till sjöss grundar sig på ett betänkande avgivet av Sjöövervakningskommittén i januari 1980. Kommittén lade bl.a. fram ett förslag om tullverkets medverkan vid polisiär övervakning (Ds H 1980:1). Regeringen lade därefter fram en proposition (1981/82:114), syftande till att göra det möjligt för kustbevakningstjänstemän att göra snabba ingripanden till sjöss i de fall då polis inte är tillgänglig. Kustbevakningens befogenheter och skyldigheter i samband med polisiär övervakning reglerades härefter i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) och förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.

**Rikspolisstyrelsens internutredning**

Genom beslut den 5 mars 1987 uppdrog Rikspolisstyrelsen åt en projektgrupp att utreda konsekvenserna för sjöpolisverksamheten av den genom polisreformen införda nya ledningsfunktionen samt att bl.a. utarbeta förslag till organisation, verksamhetsområden, bemanning och utbildning för sjöpolisen. Gruppen överlämnade i maj 1988 sin rapport till Rikspolisstyrelsen.

I sin rapport föreslog gruppen bl.a.

- en bättre regional samordning av sjöpolisverksamheten;
- successiv utbyggnad av verksamheten genom nya polisbåtar och sjöpolisgrupper i prioritetsordning i Örnsköldsvik, Gävle, Malmö och Skellefteå. Syftet angavs vara att få en närmast rikstäckande verksamhet;
- ökad inriktning av verksamheten mot bl.a. sjötrafikövervakning och utlänningskontroll med stora inslag av repressiva åtgärder;
- utökad seglationstid och bemanning;
- inrättande av samverkansorgan för sjöpolisfrågor såväl centralt som regionalt. I det regionala samverkansorganet föreslogs att representant för Kustbevakningen skulle ingå.

Rikspolisstyrelsen har inte tagit ställning till förslagen i annan mån än att styrelsen hos regeringen aktualiserat frågan om en utbyggd sjöpolisverksamhet. Regeringen föreslog i budgetpropositionen 1988/89 inrättande av en ny sjöpolisgrupp i Västervik, vilket yrkande bifallits av riksdagen. Den nya sjöpolisgruppen började sin verksamhet under sommaren 1989.

Rikspolisstyrelsen har i sina anslagsframställningar vid ett flertal tillfällen begärt inrättande av en fast sjöpolisorganisation och en utökning av antalet sjöpolisgrupper för att få en bättre täckning av kusterna. Styrelsens principiella inställning till behovet av en utbyggnad av sjöpolisen torde därigenom vara klart utsagd, även om styrelsen inte tagit ställning till den tidigare nämnda gruppens förslag.

**Kustbevakningskommittén**

I sitt betänkande Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen (SOU 1989:26 s. 41) deklarerade kustbevakningskommittén följande rörande behovet av ytterligare polisiär övervakning till sjöss. Kommittén skriver: "Vid våra studier av såväl sjöpolisens som kustbevakningens polisiära verksamhet har vi inte funnit skäl som talar för att sjöövervakningsresurserna för detta ändamål skulle behöva ökas totalt sett. Enligt vår uppfattning torde den nuvarande polisiära verksamheten till sjöss i stort sett svara mot behovet".

Såsom kustbevakningskommittén anför i sitt betänkande så sammanfaller kustbevakningens och sjöpolisens operativa verksamhet i många hänseenden även om det samtidigt föreligger betydande skillnader i fråga om vissa arbetsuppgifter. Gemensamt är bl.a. att man huvudsakligen arbetar inom samma geografiska områden och i stor utsträckning har samma uppgifter i fråga om sjötrafikövervakningen, tillsyn av militära skyddsområden, smugglingsbekämpning, sjöräddning samt jakt-, fiske- och naturvårdstillsyn. Kustbevakningskommittén konstaterar också att det föreligger betydande skillnader

mellan kustbevakningen och sjöpolisen. Polisiära uppgifter som inte omfattas av LKP eller tullagstiftningen och som således faller utanför kustbevakningens kompetensområde, är allmän ordningshållning, anmälningsupptagning och vissa brottsutredningar. Till detta kommer polisiär service, s.k. polismyndighetsärenden samt delgivningar och brottsförebyggande verksamhet.

Efter att ha analyserat fyra olika alternativ för att inom ramen för befintliga resurser effektivisera sjöövervakningen så mycket som möjligt oberoende av tillsynsenheternas organisatoriska tillhörighet, föreslog kommittén slutligen att regeringen skulle initiera en utredning rörande kartläggning och behov av övervakning inom sjöpolisens och kustbevakningens gemensamma verksamhetsområde.

**Stockholmsutredningen**

Slutligen har länspolismästaren i Stockholm uppdragit åt chefen för ordningsavdelningen att tillsätta en arbetsgrupp för översyn av sjöpolisverksamheten i länet, där ju sex av landets femton polisbåtar är verksamma.

Arbetsgruppen som tillsattes den 14 december 1988 skulle enligt sina direktiv klarlägga och utarbeta förslag enligt följande:

- målsättning för den framtida sjöpolisverksamheten,
- verksamhets- och ansvarsområden,
- seglationstider,
- ledningsfunktionerna för den interregionala/regionala och lokala sjöpolisverksamheten,
- länsföreskrifter och lokala tjänsteföreskrifter efter ändringar i verksamhetsinriktning och ansvarsområde,
- tidsplan för genomförande av förändringsförslaget och
- plan för eventuella utbildningsbehov.

Arbetsgruppen beslutade vid sitt andra sammanträde att utredningsarbetet skulle begränsas till att omfatta sjöpolisverksamheten inom Stockholms polisdistrikt.

Arbetsgruppen redovisade sin rapport "Sjöpolisverksamheten inom Stockholms polisdistrikt" den 2 juni 1989. Arbetsgruppen föreslog därvid att en "ny" arbetsgrupp skulle tillsättas för att göra en översyn av den regionala och interregionala verksamheten för polisdistriktets sjöpolisgrupp och att i översynen även borde ingå ett klarläggande av den regionala och interregionala ledningsfunktionen. Någon ny arbetsgrupp i sistnämnda syfte har emellertid inte tillsatts.

Sedan frågorna rörande en eventuell regional eller interregional ledningsfunktion utgått ur det ursprungliga utredningsuppdraget har de förslag som arbetsgruppen framlagt i sin rapport endast betydelse

för det egna distriktet. Anledning saknas därför att här redogöra för dem.

### 2.1.3 Sjöpolisens organisation

Såsom inledningsvis redovisats under avsnitt 2.1.1 disponerar sjöpolisen i dag 15 polisbåtar stationerade vid 13 polismyndigheter (*Bilaga 3*).

Regeringen bestämmer vid vilka polismyndigheter det skall finnas en funktion för sjöpolisverksamhet. Verksamheten leds från den lokala polismyndigheten medan samordning och planering äger rum regionalt - indirekt ledning av verksamheten. Samtliga sjöpolisgruppers ansvarsområde omfattar mer än det egna polisdistriktet. Sjöpolisverksamhet bedrivs för närvarande i följande åtta regioner.

**Luleåregionen**

Polisbåten är stationerad i Luleå. Verksamhetsområdet omfattar del av Norrbottens län och berör Luleå, Haparanda, Kalix och Piteå polisdistrikt.

**Stockholmsregionen**

I regionen finns sex polisbåtar som är stationerade, två i Stockholms polisdistrikt, en i Täby polisdistrikt (Vaxholm), en i Nacka polisdistrikt (Djurö), en i Handens polisdistrikt (Nynäshamn) och en i Norrtälje polisdistrikt. En av stockholmsbåtarna har sitt verksamhetsområde utsträckt till delar av Mälaren även inom Uppsala och Södermanlands län. Norrtäljebåten ansvarar även för det vattenområde som ingår i Tierps polisdistrikt inom Uppsala län. I övrigt arbetar polisbåtarna i huvudsak inom vattnen i det egna polisdistriktet.

**Västeråsregionen**

Polisbåten är stationerad i Västerås. Verksamhetsområdet omfattar Mälarens vatten inom delar av Västmanlands län, Uppsala län och Södermanlands län. Berörda polisdistrikt är Västerås, Köpings, Enköpings, Eskilstuna och Strängnäs.

**Nyköpingsregionen**

Polisbåten är stationerad i Nyköping. Verksamhetsområdet omfattar delar av Södermanlands och Östergötlands län och avser farvattnen inom Nyköpings och Norrköpings polisdistrikt.

**Västerviksregionen**

Polisbåten är stationerad i Västervik. Verksamhetsområdet omfattar del av Kalmar län och berör Västerviks, Oskarshamns och Kalmar polisdistrikt.

**Karlskronaregionen**

Polisbåten är stationerad i Karlskrona. Verksamheten omfattar farvattnen inom Blekinge län och berör Karlskrona, Ronneby och Karlshamns polisdistrikt.

**Göteborgsregionen**

I regionen finns tre polisbåtar som är stationerade två i Göteborgs polisdistrikt (Nya varvet) och en i Uddevalla polisdistrikt (Kungshamn). Göteborgsbåtarna verkar inom Göteborgs, Kungälvs och Kungsbacka polisdistrikt medan Uddevallabåten verkar inom Uddevalla, Kungälvs och Strömstads polisdistrikt. Två av båtarna verkar endast inom Göteborgs och Bohus län medan en av Göteborgsbåtarna även verkar inom Hallands län.

**Karlstad/Vänernregionen**

Polisbåten är stationerad i Karlstad. Verksamhetsområdet omfattar farvattnen i Vänern inom Värmlands, Skaraborgs och Älvsborgs län. Båten verkar inom Mariestads, Lidköpings, Kristinehamns, Karlstads, Säffle, Åmåls och Vänersborgs polisdistrikt.

Med undantag för begränsade områden kring respektive polisbåts stationeringsort förekommer inte någon egentlig sjöpolisverksamhet på kuststräckorna mellan Luleå och Norrtälje samt mellan Karlskrona och Göteborg.

### 2.1.4 Sjöpolisens arbetsuppgifter

Enligt 2 § polislagen (1984:387) hör till polisens allmänna uppgifter att

- förebygga brott och andra störningar av den allmänna ordningen och säkerheten,
- övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat,
- bedriva spaning och utredning i fråga om brott som hör under allmänt åtal,
- lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen och

- fullgöra den verksamhet som ankommer på polisen enligt särskilda bestämmelser.

Enligt 3 § polislagen skall polisen samarbeta med olika myndigheter och organisationer, vilkas verksamhet berör polisverksamheten.

För sjöpolisen gäller, vid en tillämpning av de allmänna reglerna i 2 § polislagen, att den har att i princip fullgöra följande arbetsuppgifter:

- övervakning av allmän ordning och säkerhet till sjöss, utmed stränder, i hamnar samt på öar och holmar,
- utredning av brott som inträffat inom de ovan nämnda områdena; enklare brottsutredningar kan slutföras av sjöpolisen, medan det vid mera kvalificerade brott blir fråga om att sjöpolisen vidtar vissa förstahandsåtgärder i brottsutredningen,
- spaning i samband med utredningar om brott,
- spaning efter försvunna personer,
- spaning efter stulna båtar,
- omhändertagande av sjöfynd och hittegods,
- hjälpinsatser i samband med sjöräddning och sjuktransporter,
- andra brottsförebyggande åtgärder, t.ex. rådgivning till förebyggande av stölder m.m,
- övervakning av bestämmelserna om skyddsområden och tillsyn av militära förråd och anläggningar,
- delgivningsuppdrag,
- övervakning av bestämmelserna om jakt och fiske,
- övervakning av andra bestämmelser till skydd för natur och miljö (dock ej beslut om vattenföroreningsavgift),
- sjötrafikövervakning, vilket här innefattar övervakning av efterlevnaden av sjölagstiftning och i anslutning därtill meddelade bestämmelser,
- gränsövervakning,
- utlänningskontroll, särskilt beträffande trafiken med utländska fritidsbåtar,
- kontroll av handelssjöfart vad avser behörighet och bemanning,
- utredningar vid grundstötningar och fartygskollisioner och vid vissa miljöolyckor,
- deltagande i beredskapsorganisationen vid kärnkraftsolyckor m.m. samt
- tillsyn av registreringsplikten för fritidsbåtar och andra registreringspliktiga fartyg.

Denna förteckning över för sjöpolisen gällande arbetsuppgifter är i huvudsak i överensstämmelse med Rikspolisstyrelsens numera upphävda föreskrifter om sjöpolisverksamhet (FAP 123-1) från den 1 maj 1977.

Sjöpolisen har självfallet, liksom all polis, att fullgöra den verksamhet som polisledningen bestämmer, varför inriktningen av verksamheten kan variera mellan de olika sjögrupperna. Den främsta anledningen till dessa skillnader torde vara att de yttre förutsättningarna och därmed allmänhetens krav på sjöpolisen är olika. Exempel på förhållanden som kan ställa speciella krav på sjöpolisen är förekomst av ett stort antal marinor och småbåtshamnar, speciella ordningsproblem såsom i Sandhamn och Vaxholm, omfattande samverkan med militära myndigheter etc.

Utredningen har besökt samtliga polismyndigheter med sjöpolisgrupp och redovisar verksamheten vid de olika sjögrupperna i *Bilaga 2*.

### 2.1.5 Sjöpolisens befogenheter

Polisens grundläggande befogenheter regleras i rättegångsbalken och i polislagen. Därutöver finns bestämmelser om polisens befogenheter i en rad specialstraffrättsliga författningar.

Enligt 2 kap. 4-6 §§ regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot påtvingat kroppsligt ingrepp. Detta skydd får enligt regeringsformen endast begränsas genom lag. De aktuella reglerna vilar på principerna att sedvanerätt inte får åberopas till stöd för att inskränka de grundläggande fri- och rättigheter som tillförsäkrats medborgarna.

Rättegångsbalken innehåller i princip en fullständig reglering av polisens befogenheter i brottsutredningsverksamheten. Där stadgas om de för polisverksamheten viktiga instituten gripande, medtagande till förhör, husrannsakan och dylika tvångsmedel liksom förfarandet i övrigt under en förundersökning i brottmål.

Genom polislagens tillkomst den 1 oktober 1984 avsågs bl.a. att heltäckande reglera sådana befogenheter för polisen som tidigare ansågs följa av sedvanerätt eller en extensiv tolkning av olika bestämmelser. Lagen vilar på den grundtanken att allt som inte uttryckligen är tillåtet är förbjudet. I polislagen regleras således vissa befogenheter för polisman bl.a. rörande användningen av våld, tillfälliga omhändertaganden, kroppsvisitation, särskilda befogenheter beträffande husrannsakan och liknande åtgärder samt särskilda befogenheter i den skyddande och förebyggande verksamheten. Genom polislagens tillkomst har polisen erhållit en i princip heltäckande reglering av sina befogenheter.

Den reglering av polisens rätt att använda tvångsmedel - förutom polisens befogenheter i brottsutredningsverksamheten enligt rättegångsbalken - som gällde före polislagens tillkomst var i flera hänseenden bristfällig, särskilt i fråga om ordningspolisverksamheten.

Före polislagens tillkomst företogs regelmässigt en del ingripanden som med fog kunde uppfattas som tjänsteplikter för polismannen, trots att han inte kunde stödja sig på någon uttrycklig lagbestämmelse. Ibland beskrevs sådana ingripanden som sedvanerättsligt grundade. Vid flera tillfällen framfördes krav på en fastare reglering av vilka ingripanden en polisman fick göra. Vidare var det ett rättssäkerhetskrav att ingripanden mot medborgare borde vara förutsebara. Från polisens sida ansågs det vara en fördel att i efterhand kunna hänvisa till ett otvetydigt lagstöd för ett specifikt ingripande för att slippa misstankar om felaktig myndighetsutövning.

Sjöpolisen, som självfallet har samma befogenheter vid sin tjänsteutövning som de har under all annan tjänstgöring, har efter polislagens tillkomst givits erforderliga möjligheter att genomföra alla de arbetsuppgifter som krävs av en polis i skärgårdsområdena. Detta gäller särskilt ordningspolisverksamheten bl.a. vid allmän övervakning av ordning och säkerhet till sjöss, i hamnar, på öar och holmar samt utmed stränder och kajer.

### 2.1.6 Sjöpolisens utbildning

**Antagningsvillkor**

För att bli antagen som polisaspirant fordras i princip att sökanden har allmän behörighet för högskoleutbildning. Sökanden skall således ha någon av dessa kvalifikationer:

- slutbetyg från treårig gymnasieskola med ett genomsnittsbetyg om minst 3,0,
- slutbetyg från minst tvåårig gymnasieskola med lägst betyget tre i svenska, engelska och samhällskunskap,
- vara 25 år och ha minst fyra års yrkeserfarenhet (den sk 25:4 regeln) samt förvärvat gymnasiekompetens med lägst betyget tre i svenska, engelska och samhällskunskap,
- folkhögskoleutbildning med intyg om särskild behörighet i svenska, engelska och samhällskunskap från skolans rektor.

**Grundutbildning**

I den grundläggande polisutbildningen (grundkurs I), som omfattar 40 veckor, ingår allmän polislära om ca 500 timmar. Detta ämnesområde omfattar undervisning i ordningspolistjänst och kriminalpolistjänst. I det förstnämnda ämnet, som omfattar ca 300 timmar, ges undervisning i ungefär 60 timmar rörande polismans befogenheter enligt polislagen avseende användningen av våld, tillfälliga omhändertaganden, kroppsvisitation, husrannsakan och åtgärder i den skyddande och

förebyggande verksamheten. I det sistnämnda ämnet, som omfattar ca 200 timmar, ges undervisning i ungefär 60 timmar rörande polisens befogenheter i brottsutredningsverksamheten enligt rättegångsbalken. I ämnena ingår såväl teoretiska som praktiska moment. Efter slutförd grundkurs I skall aspiranten genomgå en 18 månaders praktiktjänstgöring. Denna är i huvudsak förlagd till tjänstgöring vid ordnings- och kriminalavdelningarna om minst sex månader på varje avdelning. Därutöver skall viss praktik även ske på andra avdelningar inom polisen. Under praktiktjänstgöringen ges aspiranten rikliga tillfällen att, under överinseende av en äldre polisman, praktiskt tillämpa de kunskaper han förvärvat under grundkursen. Under minst två månader av praktiktjänstgöringen skall aspiranten även praktisera vid andra myndigheter exempelvis åklagarmyndighet, domstol och socialmyndighet. Efter avslutad praktiktjänstgöring skall aspiranten genomgå grundkurs II, som omfattar 20 veckor. Även i denna kurs ges utbildning i ordningspolistjänst (övervakning) och kriminalpolistjänst om tillhopa drygt 200 timmar, fördelat med ungefär hälften av tiden i vartdera ämnet. Merparten av tiden i ordningspolistjänst rör polislagens tillämpning och ca 60 timmar i kriminalpolistjänst avser polisens befogenheter i brottsutredningsverksamheten enligt rättegångsbalken. Syftet med denna kurs är att vidmakthålla och utöka de tidigare erhållna kunskaperna.

Den grundläggande polisutbildningen är avsedd att täcka polisens utbildning upp till inspektörs nivå. För vakthavande befäl och kommissarier ges reguljär vidareutbildning. På central nivå anordnas ett 60-tal kurser inom olika ämnesområden exempelvis rörande brottsförebyggande verksamhet, kvarterspolisverksamhet och förhörsteknik.

### Sjöpolisutbildning

Vad gäller sjöpolisiär utbildning finns en kurs på Polishögskolan för sjöpoliser om sju veckor. Därtill kommer en kurs för personal som utreder brott mot sjölagstiftning och viss speciallagstiftning m.m. om fyra veckor. Den sistnämnda kursen riktar sig till utredningspersonal från kustlänen samt länen vid Mälaren och Vänern och är således inte obligatorisk för sjöpoliserna.

En grundläggande förutsättning för att en polis skall få tjänstgöra som sjöpolis är att han avlagt skepparexamen eller motsvarande. Vidare fordras viss provtjänstgöring ombord på polisbåten som tredje man i besättningen. Om polismannen bedöms ha fallenhet för tjänstgöring som sjöpolis skickas han på sjöpolisutbildningen, som omfattar både teoretiska och praktiska moment.

Sjöpoliserna anser att sjöpolisutbildningen är bra och att den väl svarar mot de krav som ställs på dem.

**Repetitionsutbildning**

I de flesta distrikten bedrivs inte sjöpolisverksamhet under hela året. Flertalet av sjöpoliserna ägnar sig därför åt annan verksamhet under vinterhalvåret. Med hänsyn härtill samt till det antal specialstraffrättsliga författningar som det åligger sjöpolisen att tillämpa anser man att det föreligger ett stort behov av årlig repetitionsutbildning. I Västsverige genomför sjögrupperna i Göteborg, Uddevalla och Karlstad varje vår en gemensam tre-dagars repetitionsutbildning. En liknande utbildning genomfördes även av sjöpolisen i Stockholmsområdet och Nyköping. Denna utbildning inställdes dock år 1991 i huvudsak beroende på bristande ekonomiska resurser. I Norrbotten genomförs en årlig fem-dagars repetitionsutbildning där sjöpolisen och de poliser som handhar sjöutredningar i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Gävleborgs län deltager. Sjöpolisen i Karlskrona, Västerås och Västervik genomför varje vår, var för sig, en repetitionsutbildning.

**Lokal utbildning**

Utöver sjöpolisutbildningen och den årliga repetitionsutbildningen föreligger behov av lokal utbildning för sjöpoliserna. Sådan utbildning kan avse bl.a. ny lagstiftning, lokala föreskrifter, handhavande av polisbåten och utrustningen ombord etc. Som exempel på lokal utbildning kan nämnas den utbildning om ungefär 80 timmar rörande handhavande av båten och dess utrustning som sjögruppen vid polismyndigheten i Nacka genomgått. Syftet med utbildningen var att lära känna båtens uppbyggnad och utrustningen ombord samt att kunna utföra elementär service på båten och dess utrustning. Efter genomgången kurs, som skett i kommunala vuxenskolans regi, har sjöpoliserna i Nacka erhållit s.k. maskin B examen.

**Säkerhetsbestämmelser**

Rikspolisstyrelsen är enligt 10 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988: 49) tillsynsmyndighet för polisbåtarna. I denna egenskap åligger det Rikspolisstyrelsen att meddela föreskrifter bl.a. rörande säkerheten ombord, bemanning m.m. Med stöd av 5 kap. 7 och 19 §§ fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) har Rikspolisstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket fastställt bemanningsföreskrifter för polisbåtarna.

Bemanningsföreskrifter har utfärdats för varje polisbåt. Dessa grundar sig på sjösäkerhetsmässiga aspekter. I bemanningsföreskrifterna har fastställts det minsta antal polismän som skall ingå i besättningen (minimibesättning om två poliser) samt den utbildning (behörighet) som krävs för att få ingå i minimibesättningen. Enligt föreskrifterna är en polisman som genomgått sjöpolisutbildningen

med godkänt resultat behörig att ingå i minimibesättningen.

## 2.2 Kustbevakningen

### 2.2.1 Allmänt

Kustbevakningens verksamhet kan härledas tillbaka till 1600-talets första hälft. Dess främsta arbetsuppgifter var då tullhantering och smugglingsbekämpning. Kustbevakningen ingick såsom en särskild avdelning i Tullverket fram till den 1 juli 1988, då den blev en egen myndighet. Samtidigt infördes en ny organisation på central och regional nivå. En ny lokal organisation är beslutad och har börjat införas den 1 januari 1992 och med inriktning att vara genomförd den 31 december 1993. Den Centrala ledningen är placerad i Karlskrona. På regional nivå är verksamheten indelad i fyra regioner. De regionala ledningarna är, förutom i region Ost, samgrupperade med respektive marinkommando/örlogsbas. På lokal nivå finns huvudstationer, kuststationer och miljöstationer. Härtill kommer ett antal förtöjningsplatser enligt regionchefens bestämmande. Vid Stockholm/Bromma och Göteborg/Säve finns dessutom flygkuststationer. På lokal nivå innebär den nya organisationen i huvudsak stationering på ett 30-tal orter.

Kustbevakningens uppgift är att utöva en effektiv sjöövervakning av svenskt sjöterritorium och svensk fiskezon samt att hålla en hög beredskap för sjöräddningstjänst. Kustbevakningen har också huvudansvaret för miljöräddningen till sjöss. Som särskilt viktiga moment i sjöövervakningen och kontrollverksamheten anges havsfiskeövervakning, tullbevakning, sjötrafikövervakning och gränsövervakning i nämnd prioritetsordning. Antalet anställda är ca 600 personer och myndigheten disponerar totalt ca 110 fartyg, båtar och en svävare samt tre flygplan. För budgetåret 1991/92 har riksdagen tilldelat myndigheten ca 273 milj kr exkl. mervärdeskatt för driftskostnaderna och ca 47 milj kr exkl. mervärdeskatt för utrustning och materiel. För budgetåret 1992/93 föreslås myndigheten i budgetpropositionen få 51,8 milj kr exkl. mervärdeskatt i utrustnings- och materielanslag.

### 2.2.2 Kustbevakningens organisation

Såsom anförts i föregående avsnitt har omorganisationen på central och regional nivå genomförts. Detta skedde redan i samband med att Kustbevakningen tillkom som egen myndighet den 1 juli 1988.

I förarbetena (bl.a. kommittébetänkandena Fi 1987:08/2 och SOU 1989:26) förutsattes att översyn av den lokala nivån skulle göras av den nya myndigheten själv. En sådan översyn har genomförts och,

sedan Kustbevakningens styrelse godkänt huvuddragen i ett av verksledningen utarbetat organisationsförslag, har verkschefen den 20 augusti 1991 beslutat om ny lokal organisation inom Kustbevakningen att införas med början den 1 januari 1992 och med inriktning att den skall vara genomförd den 31 december 1993 (*Bilaga 4*).

Efter genomförande av den beslutade lokala organisationen kommer Kustbevakningens organisation att se ut enligt följande.

**Central ledning**

Placerad i Karlskrona.

**Region Nord**

Regionledningen är placerad i Härnösand.

Regionens verksamhetsområde omfattar Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Gävleborgs och Uppsala län (dock ej Mälardelen). Huvudstationen skall vara placerad i Härnösand. Kuststationer skall vara placerade i Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Hudiksvall och Gävle. Miljöstationer skall vara placerade i Härnösand, Luleå, Umeå och Gävle.

**Region Ost**

Regionledningen är placerad i Stockholm.

Regionens verksamhetsområde omfattar Stockholms, Södermanlands, Östergötlands och Gotlands län. Vidare omfattar verksamhetsområdet hela Mälaren och berör då även Västmanlands och Uppsala län. Huvudstationen skall vara placerad på Djurö. Kuststationer skall vara placerade i Kapellskär, Vaxholm, Dalarö, Oxelösund, Gryt och Slite. Miljöstationer skall vara placerade på Djurö, i Kapellskär, Oxelösund, Södertälje och Slite.

**Region Syd**

Regionledningen är placerad i Karlskrona.

Regionens verksamhetsområde omfattar Kalmar, Blekinge, Malmöhus och Kristianstads län. Huvudstationen skall vara placerad i Karlskrona. Kuststationer skall vara placerade i Västervik, Kalmar, Karlshamn, Simrishamn, Limhamn, Helsingborg och Torekov. Miljöstationer skall vara placerade i Karlskrona, Oskarshamn, Simrishamn, Limhamn och Helsingborg.

**Region Väst**

Regionledningen är placerad i Göteborg.

Regionens verksamhetsområde omfattar Hallands och Göteborgs och Bohus län samt Skaraborgs, Värmlands och Älvsborgs län avseende Vänern. Huvudstationen skall vara placerad i Göteborg. Kuststationer skall vara placerade i Falkenberg, Skärhamn/Stenungsundsområdet, Kungshamn, Strömstad och Vänersborg. Miljöstationer skall vara placerade i Göteborg, Falkenberg, Skärhamn/Stenungsundsområdet, Kungshamn och Vänersborg.

**Övriga stationeringar**

Förtöjningsplatser tillkommer och bestäms, inom givna ramar, av respektive regionchef.

Flygkuststationer med utgångsbaserade flygplan skall vara inrättade i Stockholmsområdet och Göteborg/Säve. I övrigt opererar kustbevakningsflyg från samtliga flygplatser i riket som kan vara aktuella för att lösa förekommande uppgifter.

### 2.2.3 Kustbevakningens arbetsuppgifter

Enligt 1 § förordningen (1988:256) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten till uppgift att i enlighet med särskilda föreskrifter utföra sjöövervakning och annan kontroll- och tillsynsverksamhet samt sjöräddningstjänst. För att lösa dessa uppgifter har Kustbevakningen till sitt förfogande personal om ungefär 600 personer och ca 110 fartygs- och båtenheter totalt. Kustbevakningen har en långsiktig planering för att under en 10-årsperiod förnya fartygsbeståndet. De nya fartygen får betydligt större kapacitet med ett bibehållande av små besättningar. Den operativa förmågan beräknas öka i takt med nyanskaffningen samt genomförandet av den nya lokala organisationen.

Kustbevakningens arbetsuppgifter är i huvudsak följande:

- tullbevakning mot överhavssmuggling av smugglingsbegärliga varor samt spaning och kontroll i dessa sammanhang,
- sjötrafikövervakning avseende sjölagen, sjötrafikbestämmelser, fartygssäkerhetslagen, lag om bestämmelser angående farligt gods samt registrering och identifiering av fartyg/båtar,
- gränsövervakning innebärande övervakning mot obehörigt överskridande av gällande sjögränser, tillämpning av tillträdesförordningen, samverkan vid gränsincidenter samt identifieringsuppdrag för militär myndighet,
- fiskeövervakning på inre vatten avseende efterlevnad av lagen om rätt till fiske m.m,
- havsfiskeövervakning i den svenska fiskezonen och svenskt territorialhav,

- jaktövervakning m.m. avseende sjöfågeljakt, vapenbestämmelser o.d,
- kontroll och tillsyn av skyddsobjekt och militära skyddsområden,
- naturvårdsövervakning avseende kontroll/tillsyn av fågel- och sälskyddsområden, naturreservat, nationalparker m.m,
- vattenföroreningstillsyn avseende övervakning av bestämmelserna om vattenförorening inklusive dumpning av avfall samt utredningar och beslut om vattenföroreningsavgift,
- tillsyn av lagskyddade vrak, sjöfynd, spaning efter stulet gods m.m,
- kontroll av bestämmelser rörande kontinentalsockeln,
- miljöräddning till sjöss dvs. när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet; denna uppgift, för vilken Kustbevakningen är huvudansvarig, är geografiskt begränsad och omfattar ej vattendrag, kanaler, hamnar samt andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren,
- sjöräddningstjänst och flygräddningstjänst,
- deltagande i beredskapsorganisationen vid kärnkraftsolyckor m.m. och
- olika former av service exempelvis sjuktransporter, transporter av personal och materiel, oceanografiska mätningar åt SMHI, uppdrag åt Sjöfartsverket, dykuppdrag åt Polisen; Kustbevakningen tillgodoser olika myndigheters och andra organs servicebehov så långt möjligt inom ramen för den ordinarie verksamheten.

När Kustbevakningen utför de ovannämnda arbetsuppgifterna samarbetar och samverkar myndigheten med en rad andra myndigheter exempelvis Marinen, Polisen, Fiskeriverket, Tullverket, Räddningsverket och Sjöfartsverket.

Utredningen har besökt de kustposteringar som sjögrupperna samarbetar med och redovisar de inhämtade upplysningarna i *Bilaga 2*.

### 2.2.4 Kustbevakningens polisiära befogenheter

**LKP**

Kustbevakningens polisiära befogenheter i samband med dess tillsyns- och övervakningsuppgifter regleras i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) och förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.

Avsikten med lagstiftningen finns närmare beskriven i propositionen 1981/82:114 med däri gjorda hänvisningar. I propositionen framhålls att ändamålet med lagen är bl.a. att möjliggöra för kustbevakningstjänstemän att företa snabba ingripanden i de fall då polis inte är

tillgänglig. Lagen har inte inneburit att Kustbevakningen erhållit nya tillsyns- och övervakningsuppgifter utan avsåg enbart att lagreglera de polisiära befogenheterna så att de anpassades till de arbetsuppgifter Kustbevakningen redan tidigare hade. Före LKP tillkomst hade kustbevakningen polisiära befogenheter bl.a. enligt varusmugglingslagen, jakt- och fiskelagstiftningen samt sjötrafiklagstiftningen. LKP innebar att tidigare gällande befogenheter för kustbevakningstjänstemän sammanfördes till en och samma lag och att befogenheterna reglerades inom de områden som tidigare var dåligt eller inte alls reglerade.

LKP är enligt dess 1 § tillämplig när kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller skyddsobjekt och militära skyddsområden, jakt, fiske, naturvård, trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken, åtgärder mot vattenförorening från fartyg, dumpning av avfall i vatten, kontinentalsockeln, fornminnen och sjöfynd samt fartygsregistrering och identifiering.

Vid misstanke om brott mot någon av dessa bestämmelser har en kustbevakningstjänsteman polisiära befogenheter enligt 2 § LKP att hålla förhör och vidtaga annan åtgärd med stöd av 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken, att ta med någon till förhör med stöd av 23 kap. 8 § rättegångsbalken, att gripa någon med stöd av 24 kap. 7 § första stycket rättegångsbalken samt att företa husrannsakan med stöd av 28 kap. 5 § rättegångsbalken om åtgärden har till syfte att eftersöka den som skall gripas eller att verkställa beslag.

Kustbevakningstjänsteman har med stöd av 3 § LKP samma befogenhet som en polisman enligt 13 § polislagen att avvisa, avlägsna eller omhänderta den som genom sitt uppträdande i trafiken till sjöss stör ordningen eller utgör en omedelbar fara för denna. Enligt samma lagrum gäller kustbevakningstjänstemannens befogenhet även vid brott mot lagstiftningen rörande trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken, åtgärder mot vattenförorening från fartyg och dumpning av avfall i vatten.

Enligt 4 § LKP äger kustbevakningstjänsteman rätt att när det behövs, stoppa och visitera fartyg eller inbringa det till svensk hamn.

De nämnda laga befogenheterna har vissa viktiga inskränkningar. Enligt 5 § LKP får befogenheterna endast utövas i omedelbar anslutning till den gärning som föranleder åtgärden. När kustbevakningstjänstemannen vidtar åtgärder med stöd av LKP skall han enligt 9 § så snart som möjligt anmäla detta till polismyndighet.

En kustbevakningstjänsteman har i vissa fall andra befogenheter än en polisman. Enligt tullagen (1987:1065) och tullförordningen (1987:1114) äger exempelvis en kustbevakningstjänsteman - utan att

brottsmisstanke föreligger - undersöka transportmedel, containrar, tullager m.m. (63 § tullagen) samt preja och inbringa fartyg (69 § samma lag).

**Verkställighetsföreskrifter**

Enligt förordningen äger Kustbevakningen (tidigare Tullverket) efter samråd med Rikspolisstyrelsen meddela närmare föreskrifter för verkställighet av bestämmelserna i lagen och förordningen. Sådana provisoriska verkställighetsföreskrifter meddelades av Tullverket år 1983. Dessa föreskrifter är med stöd av Kustbevakningens förordning och arbetsordning alltjämt gällande för Kustbevakningen sedan den blev en egen myndighet den 1 juli 1988. Enligt uppgift från Kustbevakningen är dessa provisoriska föreskrifter för närvarande föremål för översyn.

LKP innebär således att en kustbevakningstjänsteman i vissa avseenden har mindre långtgående befogenheter än en polisman. Detta förklaras naturligen av att kustbevakningstjänstemannens befogenheter enligt lagen har tillkommit i huvudsak för att hindra brott mot vissa specificerade författningar inom ett geografiskt begränsat område.

En geografisk avgränsning av det fysiska tillämpningsområdet som skett i LKP kan stundom ge upphov till gränsdragningsproblem. Utredningen behandlar saken under avsnitt 4.3 nedan.

### 2.2.5 Kustbevakningens utbildning

För att bli anställd inom Kustbevakningen fordras att sökanden har betyg eller intyg om kunskaper i svenska, engelska och matematik som motsvarar lägst två årskurser i gymnasieskolan och med minst betyget tre i dessa ämnen. Sökanden skall även ha viss nautisk och maskinteknisk kompetens (skeppar B examen och maskin B examen) samt körkort. Därtill fordras att sökanden har minst ett års sjöpraktik antingen i däcks- eller maskintjänst. De teoretiska grundkraven var i huvudsak desamma när Kustbevakningen tillhörde Tullverket.

Efter det att Kustbevakningen blivit en egen myndighet har den inrättat en personal- och utbildningsfunktion, som organisatoriskt är placerad vid den Centrala ledningen i Karlskrona. Vid denna sker också huvuddelen av den centrala utbildningen.

I den grundläggande utbildningen för kustbevakningstjänstemän, som omfattar 27 veckor, ingår allmän polislära inkluderande rättegångsbalken och lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) om ungefär 190 timmar. I detta utbildningsavsnitt ingår både teoretiska och praktiska moment.

I samband med LKP införande år 1983 fick kustbevakningstjänstemännen genomgå en kompletteringsutbildning i LKP tillämpning om

knappt två veckor.

De kustbevakningstjänstemän som av respektive regionledning bedöms vara lämpliga som arbetsledare får efter några års anställning genomgå en chefskurs. I denna utbildning ingår ett repetitionsmoment i LKP tillämpning om ungefär 40 timmar.

Centralt anordnas fortlöpande viss kompetenshöjande utbildning inom olika ämnesområden.

Kustbevakningstjänstemännen är nöjda med den polisiära utbildning som ges under grundutbildningen och chefskursen.

Med hänsyn till den mångskiftande verksamhet som Kustbevakningen bedriver anser kustbevakningstjänstemännen att de är i behov av årlig repetitionsutbildning. Varje region svarar för repetitionsutbildningen för sina tjänstemän. Dessa anser att sådan utbildning bör ske i vidare omfattning än i dag.

## 2.3 Samordning och samverkan

### 2.3.1 Allmänt

Frågan om hur en effektiv samordning av sjöpolisens och kustbevakningens övervakning till sjöss skall utformas har behandlats i ett flertal utredningssammanhang.

I sjöövervakningskommitténs betänkande Samordning av övervakningen och räddningstjänsten till sjöss (Ds H 1980:1) lades grunden för det nuvarande samarbetet bl.a. genom att där föreslogs att kustbevakningstjänsteman skulle få vissa polisiära befogenheter. Förslaget, som lett till lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP), har öppnat möjligheterna för ett bredare samarbete när det gäller den tidigare rent polisiära sjöövervakningen, bl.a. genom gemensamma övervakningsaktioner.

Om sjöövervakningskommittén inriktat sina förslag direkt på den operativa verksamheten så har Kustbevakningskommittén i sitt slutbetänkande Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen (SOU 1989:26) mera inriktat sina förslag till förbättring av samarbetet mellan kustbevakningen och polisen mot planeringsprocessen och bl.a. föreslagit att gemensam planering av verksamheten borde ske på alla organisatoriska nivåer. Vidare föreslog kommittén att dåvarande 4 kap. 3 § polisförordningen (1984:730) skulle ändras så att länsstyrelse, som svarar för sjöpolisverksamhet, åläggs samrådsskyldighet med regionchef vid Kustbevakningen. Ändringen genomfördes i polisförordningen, varigenom det stadgades "i de län där det finns en funktion för sjöpolisverksamhet skall planeringsdokumentet upprättas efter samråd också med regionchefen vid kustbevakningen", (1990:521).

Från och med den 1 april 1992 har denna bestämmelse upphört att gälla. Samtidigt som den nämnda paragrafen hävts har 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen fått ny lydelse. I dessa paragrafer stadgas nu *att* polismyndigheterna årligen skall upprätta ett skriftligt underlag för planering av resursanvändningen, *att* detta i förekommande fall skall göras efter samråd med Kustbevakningen, *att* närmare föreskrifter om polismyndigheternas planering och om uppföljning meddelas av Rikspolisstyrelsen *samt att* sådana föreskrifter som berör Kustbevakningen skall utfärdas efter samråd med chefen för denna myndighet.

### 2.3.2 Planering

Såsom nämnts ovan under avsnitt 2.3.1 har kustbevakningskommittén föreslagit gemensam planering av verksamheten på alla nivåer.

I enlighet med skyldigheten för polisen enligt ändringen år 1990 av 4 kap. 3 § polisförordningen att samråda med kustbevakningens regionchef vid upprättande av planeringsdokumentet, har länspolischeferna/länspolismästarna i de län som har en sjöpolisgrupp i samråd med regioncheferna vid Kustbevakningen upprättat ett dokument som i stort reglerar samarbetet mellan de båda verksamheterna under sjöpolisens seglationsperiod 1991. I dessa dokument anges som regel hur det fortsatta planeringsarbetet skall gå till för att ge resultat i form av praktiskt samarbete och gemensamma aktioner mellan respektive myndighets operativa enheter. Den nämnda bestämmelsen har som ovan sagts numera upphört och i stället ersatts av 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen (se föregående avsnitt).

Då även de nya bestämmelserna stadgar samrådsskyldighet, torde ändringen inte få någon praktisk betydelse för samarbetet mellan myndigheterna.

Kustbevakningskommittén formulerade mycket detaljrikt hur samråd borde ske på alla organisatoriska nivåer och tider, kvartals- och månadsvis. Förslagen i dessa delar har inte reglerats i någon förordning och har följaktligen följts i olika grad, beroende på vad man ansett sig ha behov av. Det finns exempel på att samråd äger rum ända ned på veckonivå, medan det även förekommer att man inte anser gemensam planering av operativ verksamhet meningsfull, eftersom man säger sig så sällan kunna följa planen. En väsentlig orsak till dessa svårigheter uppges vara de två myndigheternas olika arbetstidsavtal och system för tjänstgöringslistor. Det system med periodvisa patrulleringslistor som kustbevakningen tillämpar uppges leda till att kustbevakningen ibland har svårt att bemanna visst fartyg vid i förväg planerat tillfälle. Genom den lokala omorganisationen (KLO 2000) har Kustbevakningen vidtagit de åtgärder som erfordras

för att komma tillrätta med delar av bemanningsproblemen.

Andra omständigheter som gör att planerade gemensamma aktioner inte kommer till stånd är självfallet dåliga väderförhållanden som innebär att polisbåten inte kan gå ut eller att det är meningslöst att genomföra kontrollåtgärder då de tänkta objekten för kontrollen föredrar att ligga i hamn.

Slutligen anförs att både sjöpolisen och kustbevakningen är "utryckningsmyndigheter" och därför skyldiga att ingripa vid behov av deras tjänster och att man ofta måste inställa planerade gemensamma aktiviteter därför att den ena eller båda myndigheterna är upptagna av andra brådskande tjänsteuppdrag.

Sammanfattningsvis kan sägas att planeringsdokument av något slag upprättats och utbytts i laga ordning på regional nivå, medan dokumenterad planering av samarbete och samordning av verksamheterna på lägre nivåer är av mycket skiftande kvalitet.

Utredningen kunde konstatera att man i princip på alla platser översände sina tjänstgöringslistor för kännedom till den andra myndigheten. Härigenom visste båda myndigheterna vilka resurser den andra myndigheten hade ute i tjänst och även var inom vattenområdet dessa avsågs att befinna sig under den närmast kommande perioden. Utredningen fick dock inte det intrycket att man i någon större utsträckning utnyttjade informationen vid planering av sin egen verksamhet och anpassade denna till den andra myndighetens planer. Detta gäller i lika hög grad båda myndigheterna.

### 2.3.3 Operativ verksamhet

Såsom tidigare nämnts (avsnitt 2.1.2) bedriver kustbevakningen och sjöpolisen övervakning till viss del inom samma geografiska områden. De båda myndigheterna har även i stor utsträckning samma uppgifter i fråga om sjötrafikövervakningen, tillsyn av skyddsobjekt och militära skyddsområden, jakt-, fiske- och naturvårdstillsyn, smugglingsbekämpning och sjöräddning. Inom ramen för dessa uppgifter har dessutom båda myndigheterna i stort sett samma befogenheter. Härtill kommer att sjöpolisen, liksom all annan polis, har att fullgöra alla övriga uppgifter som åläggs polisen enligt polislagen och som är tillämpliga på sjöpolisverksamheten samt att kustbevakningen har sina speciella övervaknings- och kontrolluppgifter som anges bl.a. i tullagen och tullförordningen.

Eftersom kustbevakningen och sjöpolisen har så många gemensamma uppgifter är det naturligt att man både samarbetar i gemensamma aktioner och att man kompletterar varandra för att täcka större geografiska områden.

Utredningen vill först konstatera att endast kustbevakningen har

fartyg av sådan storleksordning och sjövärdighet att de kan operera året runt i de öppna vattnen utanför den egentliga skärgården. Vid ishinder används flyg, hydrokopter och svävare i skärgårdsområdena. I övrigt är båda myndigheterna verksamma i skärgårdsområdena, Vänern och Mälaren.

Samarbetet mellan kustbevakningen och polisen är på det lokala planet mycket varierande. Utredningen har emellertid inte fått det intrycket att skillnaderna i omfattning av samarbetet är beroende på några motsättningar mellan myndigheterna utan fastmer på att bedömningen av värdet av gemensamma aktioner varierar mellan de olika enheterna. Det har bl.a. anförts på sina håll att det är resursslöseri att samla alla styrkor till gemensamma aktioner inom ett begränsat område, då ansvarsområdet är så stort och att det är effektivare att sprida ut sig och täcka ett större område. Det kan dock konstateras att i vart fall några gemensamma hastighetskontroller och kontroller av registreringsplikt förekommit vid så gott som samtliga sjöpolisgrupper.

Samverkan förekommer också på så sätt att någon polisman medföljer ombord på ett kustbevakningsfartyg och även - dock mera sällan - att en kustbevakningstjänsteman medföljer på en polisbåt. I de fall som refererats för utredningen har dessa besättningsbyten inte planerats in utan förekommit i situationer då någon besättningsman "blivit över" exempelvis därför att en kollega blivit hastigt sjuk och alternativet varit att stanna i land, då den egna båten inte kunde bemannas.

"Mixade" besättningar i egentlig mening, dvs. då man planerar in att bemanna en polisbåt eller ett kustbevakningsfartyg med både sjöpoliser och kustbevakningstjänstemän har utredningen inte med säkerhet kunnat konstatera ha förekommit någonstans.

Däremot är det inte sällsynt att polis - både ordningspolis och kriminalpolis - får utnyttja kustbevakningen för att komma ut till öar för ren ordningshållning eller för att utreda brottmålsärenden. Kustbevakningen står då till tjänst med transporthjälp. Detta förekommer av naturliga skäl utefter hela kusten och inte bara på de orter det finns sjöpolisgrupp. Ett annat område där samarbete förekommer är dykning efter drunknade och efter gods som kastats i vattnet, ofta för att dölja ett försäkringsbedrägeri. Kustbevakningen ställer på ett föredömligt sätt upp när det gäller att hjälpa polisen med dessa uppgifter.

Sammanfattningsvis kan utredningen konstatera att viss samverkan förekommer mellan sjöpolis och kustbevakning på samtliga platser där sjöpolisgrupp finns, men att omfattningen och formerna härför varierar i hög grad mellan de olika platserna. Skälen till dessa variationer torde hänföra sig till bl.a. avsaknad av styrande regler, olika bedömningar av ändamålsenligheten i att samarbeta och

slutligen i viss mån av personliga relationer.

Det framgår också klart att samarbetet fungerar bäst på de platser där sjöpolis och kustbevakning är samlokaliserade eller i vart fall har sina båtar förtöjda intill varandra. På dessa platser träffas polismän och kustbevakningstjänstemän på ett naturligt sätt dagligen och pratar om arbetet, iakttagelser de gjort till sjöss och vad de avser göra det kommande arbetspasset. De utbyter erfarenheter och skapar personliga relationer som är till god nytta för arbetet. Vid sådana samtal på kajen, innan man lägger ut, överenskommes även om "spontana", gemensamma aktioner som man avser genomföra under arbetspasset, om inte något oförutsett inträffar som lägger hinder i vägen.

Radiokontakt tas i princip regelmässigt mellan sjöpolisens och kustbevakningens enheter till sjöss så att båda parter vet var den andra finns, om det skulle behövas. Även vid sådana tillfällen förekommer det ej sällan att de kommer överens om att genomföra en gemensam kontroll.

### 2.3.4 Utbildning

Till en del sjöpolisdistrikts regionala årliga repetitionsutbildningar inbjuds företrädesvis arbetsledare från kustbevakningen. Även vid vissa övningar hos polisen exempelvis skjutövningar deltager stundom kustbevakningstjänstemän. Det förekommer endast sporadiskt att sjöpoliser deltager i kustbevakningens repetitionsutbildningar och övningar. Sådan utbildning förekommer inte lika frekvent vid kustbevakningen som vid de olika sjöpolisdistrikten. Personal från såväl sjöpolisen som kustbevakningen anser det angeläget med årliga repetitionsutbildningar och att sådan utbildning med fördel kan samordnas mellan myndigheterna inom de områden där deras verksamhet sammanfaller.

Under vintertid förekommer det på flera håll att kustbevakningstjänstemän auskulterar vid polisen under en eller ett par veckor. Sådan tjänstgöring sker på olika avdelningar inom polisen och då följer kustbevakningstjänstemännen med poliser bl.a. vid olika former av tvångsmedelsingripanden. Någon motsvarande utbildning för sjöpoliser hos kustbevakningen finns i princip inte. Kustbevakningstjänstemännen är positiva till auskultationstjänstgöring och anser att den bör permanentas och utökas till att omfatta samtliga tjänstemän inom kustbevakningen. Från vissa sjöpolisers sida har framhållits att det vore värdefullt med motsvarande utbildning för poliser vid kustbevakningen, särskilt inom den myndighetens specialområden. Kustbevakningen ställer sig mycket positiv till att polismän auskulterar vid myndigheten.

### 2.3.5 Materiel

I samband med att Kustbevakningen genomför sin nya lokala organisation har ett 10-tal äldre fartyg kunnat utrangeras och avföras ur organisationen. I nuläget har Kustbevakningen totalt ca 110 fartyg och båtar av olika slag. En successiv förnyelse av kustbevakningsflottan har påbörjats och delvis genomförts genom ombyggnad och modernisering av miljöskyddsfartygen samt påbörjad byggnation av den nya generationens patrullfartyg, typ 301, vilka är försedda med motorer för vattenjetdrift. Sammanfattningsvis kan sägas att Kustbevakningens fartyg har hög teknisk standard, mycket god operativ förmåga och är mycket väl anpassade för att kunna lösa sina uppgifter. Förnyelsearbetet syftar till att bibehålla och utveckla denna inriktning. Vad gäller övrig utrustning anser sig myndigheten i huvudsak ha den utrustning de behöver.

Som tidigare nämnts finns det 15 polisbåtar totalt i riket. Av dessa är sex båtar utrustade med dieselmotorer för vattenjetdrift. Med en sådan båt kan sjöpolisen gå in på betydligt grundare vatten än med en polisbåt utrustad för propellerdrift (polisbåtens djupgående med vattenjetdrift är ca 0,75 m). För närvarande finns dock inte medel till inköp av några nya båtar. Sjöpoliserna är i huvudsak nöjda med polisbåtarna, som de anser vara ändamålsenliga för de uppgifter som de skall användas till, och även med övrig utrustning som tilldelats dem. I vissa sjöpolisdistrikt exempelvis i Karlstad och Västervik finns även en trailerburen mindre arbetsbåt som handhas av ordningspolisen i respektive distrikt.

Från flera sjöpolisdistrikt, främst i Stockholmsområdet, har det framförts att behov finns av en mindre, snabbgående civil båt för brottsspaning och för att beivra fartöverträdelser till sjöss m.m. De flesta av dessa distrikt ser helst att de tillförs en egen båt eller att flera sjöpolisdistrikt kan dela på en sådan båt. År 1990 leasade polismyndigheterna i Handen, Nacka och Täby gemensamt en snabbgående mindre båt. Som alternativ till de nyssnämnda förslagen har framförts att en sådan båt eventuellt kan samnyttjas med Kustbevakningen. Från några sjöpolisdistrikt exempelvis i Göteborg har framförts att de i stället för en snabbgående mindre båt, har ett större behov av en gummibåt, som en form av arbetsbåt. I ett par distrikt exempelvis i Luleå och Uddevalla finns redan i dag sådana båtar. Sjöpolisen i Karlskrona har ansett sig ha behov av en trailerburen arbetsbåt i aluminium.

Flera av Kustbevakningens stationer har förklarat att de är positiva till att låna ut sina små snabba civila båtar och gummibåtar samt även annan utrustning till de sjöpolisdistrikt som har behov av sådana båtar och utrustning. Vid vissa kuststationer exempelvis i Göteborg lånar man redan i dag ut sin gummibåt till sjöpolisen. Kustbevakningen har

förklarat att de kan tänka sig att gemensamt med sjöpolisen samnyttja snabbgående mindre båtar, särskilt på de platser där myndigheterna är samlokaliserade.

Normalt behöver sjöpolisdistrikten sina polisbåtar och övrig utrustning för att överhuvudtaget kunna bedriva sjöpolisverksamhet. Även Kustbevakningen har i huvudsak endast de farkoster och den utrustning som de anser sig behöva för att lösa de arbetsuppgifter som ålagts dem. Det kan därför naturligen inte bli fråga om att någondera myndigheten i någon större omfattning kan låna ut utrustning till den andra.

Från Kustbevakningen har inhämtats att det inom myndigheten finns ett betydande tekniskt kunnande rörande fartygskonstruktioner, motorer, radar m.m. som polisen, om intresse finns, kan utnyttja till en förmodad lägre kostnad än vad man själv kan köpa konsulttjänster för.

## 2.4 Ekonomi

### 2.4.1 Tjänstgöringsförhållanden

I polismyndigheternas totala utgifter för att driva sjöpolisverksamhet ingår kostnader såväl för den personal som skall bemanna polisbåten som för underhåll och drift av båten. I detta avsnitt behandlas de olika system som tillämpas för bemanning av polisbåtarna och de därav följande kostnadsfrågorna.

**Seglationstid**

Seglationstiden vid de olika sjögrupperna varierar av naturliga skäl beroende på i vilken del av landet gruppen arbetar. I Luleå börjar den först den 1 juni och sträcker sig normalt till slutet av oktober, medan man söderut vanligen har betydligt längre säsong. På många håll anges att man i princip har polisbåten i sjön hela den isfria delen av året. Detta innebär emellertid inte att man går till sjöss varje dag. Vid de flesta sjögrupperna anser man att den egentliga seglationstiden upphör i slutet av oktober och att man därefter bör ha båten liggande vid kaj, klar att gå ut vid behov, och endast användas i reguljär patrulltjänst vid helger och veckoslut då fritidsbåtar beräknas vara i gång. Under högsäsong har man regelmässigt två besättningar om två man samt två semesteravbytare. I början och slutet av seglationstiden använder man sig som regel av bara en besättning, eftersom man då inte går till sjöss varje dag eller i vart fall inte övernattar ombord.

**Tjänstgöring**

Under högsäsong omfattar arbetspassen oftast två dygn och man övernattar ombord. Under natten har besättningen beredskap eller jour ombord och har då radioförbindelse med vakthavande befäl på polisstationen och kan omedelbart gå ut, om de beordras till något tjänsteuppdrag. Under de ljusa sommarnätterna händer det inte sällan att de får order gå i tjänst även kvälls- och nattetid. Även om beredskapstjänsten kan kännas betungande ibland, är det en samstämmig uppfattning att den är oundviklig, om man skall kunna svara upp emot behovet av sjöpolisiära tjänster.

**Bemanning**

Vid några sjögrupper bemannas polisbåten med polismän även från polismyndighet utanför stationeringsmyndigheten för polisbåten. Karlstadbåten bemannas således av polismän från Karlstad, Kristinehamn, Lidköping, Mariestad och Vänersborg. Chefen för sjögruppen och en besättningsman samt en semestervikarie kommer från Karlstads polisdistrikt, övriga polismyndigheter bidrar med var sin polisman. Då Nyköpingsbåten bemannas med två besättningsmän kommer en från Nyköping och en från Norrköping. Tjänstgöringspassen omfattar två - fyra dagar och besättningarna har jour ombord under icke tjänstgöringstid.

De flesta sjögrupper lyder organisatoriskt under chefen för ordningsavdelningen, men i ett par fall har man ansett det lämpligare att förlägga den vid trafikavdelningen.

**Icke seglationstid**

Flertalet sjöpoliser har sin ordinarie tjänst vid ordnings- eller trafikavdelningen. Endast ett fåtal sjöpoliser kommer från kriminalavdelning.

Under icke seglationstid och under den period man endast använder en besättning, återgår polismännen till sina respektive tjänster och fullgör där sina ordinarie arbetsuppgifter. Dessa kan variera mellan polismyndigheterna på så sätt att sjöpolismännen vid vissa polismyndigheter då får ägna sig åt arbetsuppgifter som har direkt anknytning till sjöpolisverksamheten såsom utredning av sjöolyckor, båtstölder och andra brott eller förseelser på sjön. Man säger sig på så sätt kunna tillgodogöra sig polismännens speciella kunskaper inom detta område. Vid andra polismyndigheter återgår sjöpoliserna till ordinarie tjänst vid övervakningssektionen eller trafikavdelningen. Självfallet förekommer det även att några polismän inom samma polismyndighet används för utredningsuppgifter medan andra återgår till ordnings- eller trafiktjänst.

### 2.4.2 Personalkostnader

Till och med budgetåret 1991/92 har polismyndigheterna inte behövt räkna in kostnaderna för polismännens löner i sina förvaltningsanslag. I enlighet härmed har myndigheterna i sin interna budget avseende personalkostnader för sjöpolisverksamheten endast beräknat medel för traktamenten. Vid de polismyndigheter som har sjögrupp har man i enlighet med Rikspolisstyrelsens budgetföreskrifter bestridit dessa kostnader även för polispersonal som kommer från annan polismyndighet. Det vill säga Karlstad och Nyköping har inte debiterat övriga berörda polismyndigheter något belopp för traktamenten etc.

Man har dock samstämmigt förklarat att det inte kunde komma i fråga att även betala "utomstående" polismäns löner, då lönekostnaderna från och med den 1 juli 1992 ingår i förvaltningsanslaget, om inte kostnaden klart inräknats i myndighetens anslag vid medelstilldelningen. Frågan om man även i fortsättningen avsåg att betala för traktamenten etc, hade man ännu inte tagit ställning till. Generellt sett ansåg man att det mest rationella systemet vore att varje polismyndighet med sjögrupp tilldelades de medel som krävdes för att bedriva verksamheten och att man slipper all interndebitering. Det framfördes även till utredningen att idealet vore om alla sjögruppsdistrikten tillfördes medel för att själva kunna bemanna polisbåtarna utan att behöva anlita polismän från andra polismyndigheter.

**Utbildningskostnader**

Till personalkostnaderna räknas även kostnaderna för grundutbildning och fortbildning av sjöpoliser. Man såg framför sig problem att i framtiden kunna klara kostnaderna för grundutbildning av nya sjöpoliser, framförallt i de polismyndigheter som tillhandahåller besättningsmän och inte har egen polisbåt. Den centrala sjöpolisutbildningen är redan i dag dyr och kan beräknas bli väsentligt dyrare i det nya budgetsystemet, där även Polishögskolans fasta kostnader kommer att fördelas på de olika kurserna. Man framhöll bl.a. från Vänersborg att kostnaderna för att utbilda och hålla en sjöpolis till Karlstadbåten måste behandlas som övriga prioriteringsfrågor, där satsningen på sjöpolisverksamhet måste vägas mot resursbehoven inom andra verksamhetsgrenar.

Även kostnaderna för de årliga repetitionskurserna bedömdes betungande och hade man på flera håll förkortat kurserna. I Stockholms län hade man inför sommaren 1991 av ekonomiska skäl nödgats inställa den kurs som tidigare genomförts varje vår.

Utredningen kunde konstatera att de flesta polismyndigheternas syn på kostnadsfrågorna präglades av det hittillsvarande ekonomiska systemet med myndighetsvisa förvaltningsanslag och att man ännu

inte gjort klart för sig att sjöpolisverksamhetens kostnader i fortsättningen kommer att vara en länsangelägenhet som skall belasta länets medelsram.

### 2.4.3 Drifts- och materielkostnader

Kostnaderna för anskaffning av polisbåtar har sedan de första båtarna togs fram belastat det centrala utrustningsanslaget för vilket Rikspolisstyrelsen ansvarar.

Anledningen härtill har varit dels kostnadens storlek - en operationsklar polisbåt kostar i 1991 års prisnivå ca tre miljoner kronor - och dels det omfattande arbete det innebär att i samarbete med ett varv konstruera och utrusta en polisbåt.

Det har till utredningen upplysts att Rikspolisstyrelsen sannolikt av samma skäl även inom det nya budgetsystemet kommer att ansvara för anskaffningen av nya polisbåtar.

Av det totala antalet polisbåtar, femton stycken, är nio äldre än tio år. De äldsta båtarna byts successivt ut i den takt Rikspolisstyrelsens anslag tillåter.

Den största utgiftsposten inom ramen för driftskostnaderna är byte av motorer. Man uppskattar att en polisbåt under en seglationsperiod går ungefär lika många timmar som en privat motorbåt brukas under drygt tio sommarsäsonger. Härtill kommer att en polisbåt måste gå ut i betydligt hårdare väder än vad en privatperson ger sig ut i med sin båt. Det innebär att en polisbåt utsätts för mycket stora påfrestningar och ett kraftigt slitage som inte är jämförbart med vad privatbåtar utsätts för.

Behovet av att byta motorer varierar mellan de olika motortyper som används och hur många timmar de går per år. För närvarande finns nio polisbåtar försedda med motorer typ Volvo Penta AQ AD 41. Av dessa är åtta stycken försedda med tre motorer, medan den äldsta - nyköpingsbåten - endast har två motorer. Samtliga är dieselmotorer. Motorerna byts efter ca 5 000 timmars gångtid. Stockholms polisbåtar går ca 2 500 timmar per år, Göteborgs båtar 1 500 - 2 000 timmar per år, medan övriga båtar nyttjas färre antal timmar. Kostnaderna för byte av samtliga tre dieselmotorer - de byts alltid samtidigt - uppgick i 1991 års priser till ca 350 000 kr.

Övriga sex polisbåtar är utrustade med två dieselmotorer för vattenjetdrift. Dessa två motorer är något större än de tidigare nämnda motorerna och kostnaden för byte av dem beräknas till ca 300 000 kr. När det gäller dessa båtar räknar man med att endast behöva byta själva motorerna och då med samma intervaller som övriga dieselmotorer.

Hittills har kostnaderna för byte av motorer belastat Rikspolisstyrel-

sens centrala anslagsmedel. Från berörda polismyndigheter uttryckes önskemål om att samma ordning även fortsättningsvis skall gälla.

Kostnaderna för annan utrustning än båtmotorer var inte av den storleksordningen att de ansågs utgöra några problem för polismyndigheterna eller sjögrupperna. Som regel kunde övrig materiel fortlöpande anskaffas inom ramen för de medel som avsatts för sjöpolisverksamheten.

Vid samtliga polismyndigheter med sjögrupp har man budgeterat ett visst belopp för sjöpolisverksamheten. I det budgeterade beloppet ingår som regel samtliga kostnader för verksamheten utom löner till polispersonalen. Det innebär att kostnader för bränsle, underhåll av polisbåten, smärre reparationer, extra utrustningsdetaljer och traktamenten ingår i medelsramen. Vissa avvikelser finns bl.a. i Göteborg där sjöpolisverksamheten lyder under chefen för centralsektionen, som också ansvarar för verksamhetens ekonomi. Underhållskostnaderna belastar däremot anslaget för fordonssektionen. När det gäller det ekonomiska ansvaret har fyra polischefer delegerat det till chefen för ordningsavdelningen eller chefen för trafikavdelningen, beroende på under vilken avdelning man förlagt sjögruppen. Fem polischefer har delegerat det ekonomiska ansvaret direkt till chefen för sjögruppen, medan resterande tre polischefer själva behållit ekonomin direkt under sig. Dessa tre sistnämnda polischefer avser enligt egen uppgift till utredningen att från och med den 1 juli 1992 delegera ekonomiansvaret, två till chefen för sjögruppen och en till chefen för ordningsavdelningen.

På flera håll framhöll man att det tyvärr mera var ekonomin än behoven som var styrande för omfattningen av verksamheten.

# 3 Överväganden och förslag

## 3.1 Övergripande organisation

### 3.1.1 Kort historik

Polisväsendet är sedan det förstatligades år 1965 indelat i tre nivåer, en central förvaltningsmyndighet - Rikspolisstyrelsen -, en regional nivå - länsstyrelserna - och slutligen de lokala polismyndigheterna.

Organisationen har i sina huvuddrag förblivit oförändrad medan arbetsuppgifter, arbetets innehåll och myndigheternas befogenheter och inbördes relationer förändrats väsentligt, framför allt genom polisreformen år 1984/85. De organisatoriska förändringar som genomförts innebär främst att antalet lokala polismyndigheter minskats från ursprungliga 119 till 117 samt att man i ett antal län infört ett system med länspolismästare, som tillika är lokal chef i en polismyndighet, i stället för länspolischefer. Inom de lokala polismyndigheterna har statsmakterna dessutom beslutat om en rad förändringar som i princip innebär att de tidigare strikt organisatoriskt fastställda tjänstetablåerna upphävts och att polismyndigheterna fått möjlighet att själva avgöra hur de vill vara organisatoriskt uppbyggda. Detta har skapat förutsättningar för den förskjutning av tyngdpunkten i polisverksamheten mot den lokala nivån, som utmärker polisreformen år 1984/85.

Vid tidpunkten för polisväsendets förstatligande år 1965 var det naturligt att Rikspolisstyrelsen i egenskap av central förvaltningsmyndighet, i likhet med vad som var brukligt då, förseddes med en rad maktbefogenheter och styrmedel gentemot polismyndigheterna. Bland dessa kan nämnas en omfattande föreskriftsrätt, ansvaret för ekonomi och fördelning av medel och, i praktiken genom sin förslagsrätt i fråga om nya polismanstjänster, även fördelning av de personella utökningsresurser som kom polisväsendet till del. Det ansågs även från andra utgångspunkter nödvändigt, att i samband med skapandet av ett modernt polisväsende av de drygt 500 små landsfiskalsdistrikt, många med endast ett fåtal polismän, ha tillgång till en stark central förvaltningsmyndighet. För att under dessa förutsättningar kunna skapa en modern insatsduglig poliskår var det nödvändigt med en stark centralstyrning och likriktning av verksamheten, men likriktningen var inte i sig ett mål utan ett medel på väg

mot en enhetlig poliskår, som numera anpassats till lokala behov.

Efterhand som utvecklingen gått framåt i samhället och självfallet även inom polisen har behovet av de utomordentligt stora befogenheter, som Rikspolisstyrelsen försetts med från början, minskat. I likhet med alla andra centrala myndigheter har Rikspolisstyrelsen fått sin föreskriftsrätt kraftigt beskuren. Samtidigt har statsmakterna successivt minskat den detaljstyrning av verksamheten som tidigare kommit till uttryck i budgetproposition och regleringsbrev.

Såsom tidigare nämnts genomfördes avgörande förändringar med avseende på de lokala polismyndigheternas självbestämmanderätt över sin verksamhet genom polisreformen.

Länsstyrelserna, som är högsta polismyndighet i länen, fick vid polisväsendets förstatligande till sitt förfogande länspolischefer, som organisatoriskt inordnades i länsstyrelserna. Länspolischefen blev regional polischef och ansvarig för en rad regionala polisuppgifter och funktioner. Bland dessa kan nämnas dåvarande länstrafikgruppernas - numera trafikavdelningarnas - trafikövervakning på det större vägnätet, de tekniska rotlarnas verksamhet, hundverksamheten, sjöpolisverksamheten och regional utbildning. Senare tillkom äver regionala narkotikarotlar och ekorotlar. Genom sin placering i länsstyrelsen och genom att endast till sitt förfogande få två-tre polismän på sin expedition var det mycket svårt för länspolischefen att klara alla de ansvarsfyllda arbetsuppgifter som ålagts honom.

Statsmakterna beslutade bl.a. därför att i ett antal län pröva ett system där polischefen i den största polismyndigheten i länet - förutom det lokala polischefsskapet - även skulle fullgöra de uppgifter som ankom på länspolischefen. Den nya befattningen benämndes länspolismästare.

Länspolismästaren har, i motsats till länspolischefen, den stora polismyndighetens resurser till sitt förfogande. Det innebär att det öppnades stora möjligheter att delegera arbetsuppgifter till den regionala nivån som tidigare måst ligga på departementet eller central myndighet. Dessa möjligheter tas nu till vara vid genomförande av ett nytt styr- och budgetsystem för polisväsendet samtidigt som länspolischefstjänsterna avskaffas i resterande län och ersätts av tjänster för länspolismästare.

Inom de lokala myndigheterna har, som tidigare nämnts, parallellt med förändringarna i Rikspolisstyrelsens uppgifter och ställning och arbetet med att övergå till nytt regionalt system, utvecklats friare arbetsformer, inte minst när det gäller samarbete med andra polismyndigheter över distrikts- och länsgränser.

En väsentlig fråga då sjöpolisens verksamhet och organisation skall ses över är huruvida verksamheten, som hittills, skall vara regional eller om det föreligger bärande skäl för ändring till annan organisationsform.

Utredningen har valt att belysa och analysera tre olika alternativ nämligen central, regional och lokal verksamhet.

### 3.1.2 Alternativ 1, Central verksamhet - central ledning

Rikspolisstyrelsen är, som tidigare nämnts, central förvaltningsmyndighet för polisväsendet. Förutom därmed sammanhängande sedvanliga myndighetsfunktioner har Rikspolisstyrelsen ålagts ansvar för ett antal uppgifter som har ansetts böra ligga centralt och vara gemensamma för hela polisväsendet. Skälen härför kan vara olika, att regering och riksdag vill ha särskild insyn i verksamheten såsom i säkerhetspolisen, ekonomiska skäl eller praktiska orsaker. Förutom säkerhetspolisen kan bland centrala funktioner nämnas rikskriminalpolisens verksamhet, flygverksamheten, utbildningsverksamheten vid Polishögskolan och ADB-verksamheten.

Fram till polisreformen år 1984 hade Rikspolisstyrelsen, liksom flertalet centrala myndigheter, en omfattande föreskriftsrätt, vilken bl.a. gällde trafikövervakningen och sjöpolisverksamheten. Polisens trafikövervakning är för närvarande föremål för en översyn, kommittédirektiv 1991:37. Av direktiven framgår bl.a. att utredaren skall överväga frågan om ledningen av trafikövervakningen bör organiseras med utgångspunkt från större regionala områden än de nuvarande länen. Också Rikspolisstyrelsens roll i lednings- och planeringsprocessen bör enligt direktiven belysas.

Enligt direktiven för här i frågavarande utredning - Översyn av sjöpolisen - skall bl.a. lämnas förslag till organisation och styrformer för sjöpolisverksamheten.

När det gällde trafikövervakningen innebar Rikspolisstyrelsens tidigare befogenheter att utfärda föreskrifter att styrelsen fastställde den övergripande inriktningen av verksamheten samt i samråd med Trafiksäkerhetsverket och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande fastställde tidpunkter och innehåll för ett antal årliga trafiksäkerhetsaktioner. Genom styrelsens direktivrätt kunde då polisens medverkan i aktionerna garanteras. Hur och var de överenskomna aktionerna skulle genomföras ankom på de regionala och lokala polischeferna att bestämma, liksom beträffande det "normala" trafiksäkerhetsarbetet mellan aktionerna. Det ålåg även Rikspolisstyrelsen att följa upp verksamheten och tillse att den bedrevs med den inriktning som statsmakterna lagt fast. Det bör understrykas att styrelsens direktiv endast berörde de dåvarande länstrafikgruppernas verksamhet, vilken bedrevs främst på de stora europa- och riksvägarna.

Beträffande sjöpolisens verksamhet gällde som tidigare nämnts Rikspolisstyrelsen föreskrifter i FAP 123-1, vari föreskrevs bl.a.

primära verksamhetsområden, stationeringar, bemanning och seglationsperioder. I föreskrifterna preciserades också sjöpolisens arbetsuppgifter. Slutligen beslutade styrelsen om medelstilldelningen för varje sjöpolisgrupp. Den direkt operativa ledningen utövades liksom nu av polisledningen i det polisdistrikt där polisbåten var stationerad.

Gemensamt för trafikövervakningen på det stora vägnätet och sjöövervakningen är att vare sig polisdistrikten eller ens länen utgör tillräckliga verksamhetsområden. Detta skapar vissa problem när det gäller samordning, styrning och ledningsorganisation.

En bärande tanke bakom 1984 års polisreform var att decentralisera och att lägga ut ledning och beslut så nära dem det gällde som möjligt.

Denna utveckling mot ökad decentralisering inom polisväsendet är helt i linje med utvecklingen i samhället i övrigt.

Parallellt med denna utveckling fortgår emellertid en annan process, som går i motsatt riktning. Vissa uppgifter låter sig inte decentraliseras utan kräver i stället att ansvaret hålls samman och att beslut fattas på central nivå. Exempel härpå är de internationella frågor som aktualiserats av Sveriges relationer till eller eventuellt inom den Europeiska gemenskapen, EG. För polisens del kan dessa frågor bara lösas inom Rikspolisstyrelsen, där ett särskilt sekretariat inrättats för ändamålet. I andra fall såsom när det gäller bekämpningen av den internationella brottsligheten är det uppenbart att samarbetet med andra länders kriminalpolis, framför allt inom Interpol och de europeiska polisorgan som nu byggs upp inom EG, måste handhas av centrala, nationella polisinstanser. Utvecklingen har således - jämsides med decentralisering av viss mer traditionell polisverksamhet - gått mot att andra, delvis nya polisiära uppgifter tillagts den centrala myndigheten, Rikspolisstyrelsen. Såsom ytterligare exempel härpå kan nämnas Rikspolisstyrelsens ansvar och uppgifter när det gäller bekämpningen av organiserad illegal invandring, efterspaning av grova brottslingar som rymt från kriminalvårdsanstalt och säkerheten vid transporter av atomavfall. En uppgift som på senaste tiden betonats är styrelsens roll som tillsynsmyndighet för den regionala nivån i polisväsendet.

Utvecklingen mot ökad decentralisering är således inte entydig. Varje verksamhet måste bedömas för sig och vid valet av ansvarig instans måste i första hand kraven på effektivitet och ekonomi vara avgörande.

Beträffande sjöpolisen har utredningen vid sina sammanträffanden med många sjöpolismän fått påpekat att man numera, sedan polisreformen år 1984, saknade en central, ansvarig instans att vända sig till med sina önskemål och sina problem. Tidigare fanns en ansvarig befattningshavare vid Polisbyrå I med vilken de kunde diskutera olika frågor och få dem lösta. Det har även påtalats det osäkra i att det inte

längre finns några fastställda ansvarsområden för de olika sjögrupperna och att man, i de fall en polisbåt enligt den nu upphävda FAP 123-1 skall operera inom mer än ett län, är hänvisad till överenskommelser, utan bindande verkan eller garantier för deras bestående, mellan två eller flera regionala polischefer. Vad gäller ansvarsområden föreslog polisberedningen i sitt betänkande Ds Ju 1983:10, Bilaga B, s. 67, att dessa skulle fastställas av regeringen. Regeringen följde emellertid inte beredningens förslag, utan frågan överläts till länsstyrelserna att lösa genom överenskommelser sinsemellan i enlighet med bestämmelserna i 6 § polislagen.

Regeringen förbehöll sig dock rätten att i enlighet med 4 § polislagen bestämma vilka polismyndigheter som skulle bedriva sjöpolisverksamhet utanför sitt distrikt, dvs. vilka polismyndigheter som skulle ha en sjöpolisgrupp och bedriva regional sjöpolisverksamhet.

I praktiken har gränserna för polisbåtarnas ansvarsområden behållits i princip oförändrade trots att bestämmelserna härom upphävts.

Vid övervägande av en framtida ledning och organisation av sjöpolisen med en större täckningsgrad av kusterna och ett mer utvecklat samarbete med Kustbevakningen, som är organiserad i fyra regioner under en Central ledning, men med direkt operativt ansvar delegerat till de olika enheterna, utgör en motsvarande konstruktion för sjöpolisen ett möjligt alternativ. Om denna linje väljs skulle det inte innebära att Rikspolisstyrelsen skulle ha den direkt operativa ledningen av verksamheten. Ansvaret för denna måste liksom nu åvila polisbefäl på de orter sjögrupperna är placerade. Såväl säkerhetspolisen som polisens flygverksamhet är uppbyggda efter dessa principer.

En alternativ linje, men fortfarande med Rikspolisstyrelsen som högsta ansvariga ledning, är en återgång i princip till den ordning som gällde fram till polisreformen. Enligt denna modell kan Rikspolisstyrelsen sägas utöva indirekt ledning över verksamheten.

### 3.1.3 Alternativ 2, Regional verksamhet - regional ledning

Alternativet innebär att sjöpolisverksamheten liksom hittills är en av regeringen enligt 4 § polislagen beslutad regional verksamhet.

Enligt en första modell utövas den regionala ledningen över sjöpolisverksamheten, liksom över all annan regional verksamhet, indirekt av länspolismästaren. Därmed förstås att den regionale chefen har det övergripande ansvaret för att verksamheten fullgörs på ett tillfredsställande sätt och i enlighet med statsmakternas intentioner. Han ansvarar också för samordning av verksamheten mellan berörda polismyndigheter och län och, när det gäller sjöpolisverksamheten, även för samordningen med kustbevakningen.

Inom ramen för indirekt ledning fastställer den regionale chefen

seglationstid, personalstyrka för bemanning av polisbåten, samt verksamhetens omfattning och inriktning. Den direkta och operativa ledningen av sjöpolisverksamheten åvilar lokal polischef för den polismyndighet vid vilken polisbåt är stationerad.

Som ett andra alternativ av regional ledning kan man även tänka sig en modell med i stor utsträckning direkt ledning av verksamheten från den regionale chefens sida. I de flesta län med sjögrupp har man bara en polisbåt och denna är då oftast stationerad i det distrikt där länspolismästaren/länspolischefen är myndighetschef. Den regionale chef, som är länspolismästare, har då självfallet den direkta ledningen av verksamheten.

Fråga om en styrmodell som väl närmast skulle kunna sägas vara en form av direkt ledning även över sjögrupper som är stationerade vid annan polismyndighet än den för vilken länspolismästaren är chef, har varit föremål för diskussion i Stockholms län, där det finns sex polisbåtar, stationerade i fem olika polisdistrikt.

Polismyndigheten i Stockholm förfogar över en sambandscentral med resurser som efter en viss utbyggnad av radiosystemet kan dirigera och samordna polisbåtarnas verksamhet efter samma principer som annan verksamhet av utryckningskaraktär. Det är således tekniskt möjligt att konstruera ett system där polisbåtarnas besättning dirigeras från och erhåller sina uppdrag genom Stockholms sambandscentral samt avrapporterar till sambandscentralen när ett uppdrag slutförts. Det är möjligt att ett sådant system skulle kunna leda till ett effektivare utnyttjande av länets samlade resurser för sjöpolisverksamhet.

Det har även från representanter för kustbevakningen i region Ost till utredningen framförts att det för kustbevakningen skulle vara en fördel att ha endast en samtalspartner när det gällde att komma överens om gemensamma aktioner etc.

Det kan tilläggas att diskussionerna om att lägga den operativa ledningen av alla länets polisbåtar på Stockholms sambandscentral inte lett till någon förändring av gällande system på grund av starkt motstånd från de fyra polismyndigheter utanför Stockholm som har egen sjögrupp.

### 3.1.4 Alternativ 3, Lokal verksamhet - lokal ledning

Enligt alternativ 3 har lokal polischef den direkta, operativa ledningen av den verksamhet som bedrivs vid den sjögrupp som är stationerad i hans polisdistrikt. Personalen är uppförd på polismyndighetens tjänstetablå och alla kostnader, inklusive för löner och ersättningar, bestrids av polismyndighetens medelsram. Polismyndigheten är således anställningsmyndighet för berörda polismän, liksom för all

övrig personal som är anställd inom polismyndigheten.

Vid medelstilldelningen till polismyndigheten har beräknats medel endast för verksamhet inom det egna polisdistriktet. Något belopp har inte angivits för ändamålet, utan har polischefen fått bestämma beloppets storlek med hänsyn till lokala förhållanden och behov. Verksamheten är således inte regional utan lokal. Därav följer att, om någon annan polismyndighet önskar att sjögruppen skall verka även inom dess vattenområde, så måste detta ske efter särskild överenskommelse och formellt såsom polisförstärkning. Kostnaderna för den utsträckta verksamheten bör då bestridas av den mottagande polismyndigheten.

Länspolismästarens ansvar för och befogenheter beträffande sjöpolisverksamheten skiljer sig inte i något avseende från hans ansvar eller befogenheter när det gäller övrig lokal verksamhet som bedrivs i polismyndigheterna inom hans län.

Enligt 3 kap. 2 § polisförordningen skall länsstyrelsen ägna särskild uppmärksamhet åt frågor om samverkan mellan polismyndigheterna inom länet samt mellan polisen i det egna länet och i andra län. Det innebär bl.a. att länspolismästaren har ett ansvar för att de resurser för sjöövervakning som finns inom hans län utnyttjas på sätt de bäst behövs. Om han bedömer det nödvändigt och polismyndigheterna inte kommit överens, kan således länspolismästaren beordra att sjögruppens verksamhet såsom polisförstärkning skall utsträckas även till andra polisdistrikt inom länet. Efter överenskommelse med länspolismästare i andra län kan han även beordra att sjögruppens verksamhet på motsvarande sätt skall utsträckas till att omfatta vattenområden även i andra län.

### 3.1.5 Analys och förslag

Utredningen har övervägt vilken av de tre ovan redovisade organisations- och ledningsformerna som kan vara mest rationell och bäst anpassad till det nya system med mål- och resultatstyrning som nu införs i polisväsendet.

Vad då först angår *alternativ 1*, central verksamhet med central ledning, så strider detta emot de intentioner som ligger till grund för den nya mål- och resultatstyrningsfilosofin. Det måste således vara synnerligen starka skäl för att man i detta läge skall centralisera en verksamhet, särskilt som denna ända sedan den startades år 1965 har varit regional.

Ett förhållande som skulle kunna tala för ett centralt alternativ är att sjögruppernas verksamhet då inte skulle påverkas av läns- eller distriktsgränser och att den ekonomiska byråkratin därigenom skulle minskas. Sjögruppernas användbarhet skulle öka genom att de skulle

kunna verka runt landets hela kuststräcka, oavsett var deras bas var belägen. Samtidigt skulle sjöpolisen dels ställa upp och hjälpa den lokala polisen vid olika evenemang såsom exempelvis Gotland Runt eller Roslagsloppet och dels vara skyldig att anmäla sig till de polismyndigheter inom vars vattenområde de vid varje tillfälle arbetade och efterhöra om polismyndigheten hade några speciella önskemål.

Ett problem utgör, vid en centralisering av sjöpolisverksamheten, att polismännen av praktiska skäl måste vara stationerade - liksom nu - vid olika polismyndigheter utefter kusterna, sannolikt i stort sett på de platser de nu är baserade. Under sådana förhållanden är det inte möjligt för Rikspolisstyrelsen som central myndighet att utöva direkt ledning av verksamheten. Den direkta ledningen måste då ligga lokalt, och, eftersom polismännen i detta alternativ är anställda vid Rikspolisstyrelsen och skall verka utan hinder av polisdistriktsgränser, inte hos den lokale polischefen utan hos chefen för sjögruppen. Detta ställer stora krav på innehavaren av chefstjänsten och risken att sjöpoliserna kommer att sakna känslan av anknytning till stationeringsmyndigheten är stor.

Ett annat problem som uppstår är vad sjöpoliserna skall ha för arbetsuppgifter under den del av året då de inte kan verka till sjöss. I dag är det naturligt att de då återgår till sin ordinarie tjänst vid anställningsmyndigheten, men det är ju uteslutet att alla sjöpoliser under viss del av året skulle tjänstgöra vid Rikspolisstyrelsen, som skulle vara deras arbetsgivare. Den möjlighet som återstår är att de under icke seglationstid skulle utgöra förstärkning för det län eller den polismyndighet vid vilken de var stationerade. Även ett sådant system skulle med stor sannolikhet skapa nya problem, inte minst av administrativ och ekonomisk karaktär.

Utredningen anser också att parallellen med säkerhetspolisens uppbyggnad och med flygverksamheten haltar. I båda fallen har polismännen året runt arbetsuppgifter som är helt självständiga i förhållande till den polismyndighet vid vilken de är stationerade och några problem uppkommer därför inte visavi polismyndigheten.

En återgång till den ordning som rådde före polisreformen skulle enligt utredningens uppfattning även den strida emot intentionerna bakom systemet med mål- och resultatstyrning och bör därför inte genomföras.

Utredningens slutsats är att fördelarna med en centraliserad sjöpolisverksamhet inte överväger nackdelarna och att vissa av de problem som ett sådant system skulle skapa inte är möliga att lösa på ett vare sig från verksamhets- eller personalpolitisk synpunkt godtagbart sätt.

*Alternativ 2* regional verksamhet och ledning har utförligt redovisats i det föregående och eftersom sjöpolisverksamheten ända sedan

år 1965 varit regional har man stor erfarenhet av hur det fungerar.

Sjöpolisverksamheten är till sin karaktär sådan att det är närmast en självklarhet att den inte lämpar sig för att inordnas inom polisdistriktens geografiska gränser.

I alla län där sjöpolisverksamhet bedrivs, med undantag möjligtvis för i Stockholms län, är det enligt utredningens mening uteslutet att tänka sig att sjögruppernas verksamhet skulle begränsa sig till det egna polisdistriktet.

Enligt utredningens uppfattning bör emellertid vare sig polisdistrikts- eller länsgränser ha avgörande betydelse för polisbåtarnas operationsområde. Områdets storlek bör framför allt bestämmas med hänsyn till arbetsuppgifternas omfattning och andra praktiska frågor. Det är då naturligt att verksamhetsområdet i de flesta fall sammanfaller med länet, men att det i vissa fall bör utsträckas även utanför länet.

Polisbåtar från Stockholm och Karlstad verkar inom tre läns vattenområden i Mälaren respektive Vänern. Polisbåtar från Göteborg, Nyköping och Norrtälje verkar inom två län. Övriga polisbåtar verkar endast inom sina egna läns vattenområden.

Det innebär att de tidigare av Rikspolisstyrelsen fastlagda verksamhetsområden behållits i princip oförändrade.

Utredningen kan inte tolka det på annat sätt än att stationeringsorterna och verksamhetsområdena av berörda länsstyrelser och polismyndigheter bedömts rätt placerade respektive väl anpassade till behoven.

När det gäller sjögruppen i Västervik har den inrättats år 1989, dvs. efter det att FAP 123-1 upphävts. Dess verksamhetsområde omfattar vattenområdet utanför Kalmar läns kust. En av anledningarna till att en sjögrupp inrättats i Västervik är att sjöpolisen har en viktig funktion inom kärnkraftsberedskapen. Sjögruppens arbete är huvudsakligen förlagt till den norra delen av länets kuststräcka.

Vid utredningens besök vid polismyndigheten i Nyköping framhölls att det var svårt för sjögruppen att hinna verka inom både Södermanlands och Östergötlands län och att det främst gick ut över Östergötlands södra skärgård, som inte kunde övervakas i önskvärd omfattning.

Vid besök vid sjögruppen i Västervik fick utredningen den uppfattningen att det var möjligt för gruppen att utsträcka sitt verksamhetsområde norrut in i Östergötlands skärgård utan alltför negativa effekter för övervakningen inom det egna länet.

Enligt utredningens uppfattning bör södra delen av Östergötlands skärgård ingå i västerviksbåtens verksamhetsområde. Eftersom sjögruppen inrättats efter det FAP 123-1 upphävts finns inga gamla bestämmelser att falla tillbaka på.

De polisbåtar som senast anskaffats kostar, inklusive utrustning ca tre miljoner kronor i 1991 års priser. Deras maximifart är ca 28 knop. De kan således ge sjöpolisen möjlighet att ansvara för och övervaka ett relativt stort vattenområde. Det vore enligt utredningens mening oförsvarligt att inte, med hänsyn till investeringens storlek, utnyttja båtens kapacitet att arbeta över ett så stort vattenområde som möjligt med beaktande av arbetsuppgifternas omfattning.

Då verksamheten i normalfallet bedrivs inom ett helt län eller till och med utanför det egna länets gränser, måste ansvaret för den åläggas länspolismästaren, som har att se till att sjögruppen fördelar sin arbetstid på ett riktigt sätt mellan berörda polismyndigheters vattenområden.

Verksamheten bör med andra ord bedrivas såsom en regional verksamhet eller i vissa fall till och med interregional verksamhet.

Det vore emellertid olämpligt av flera skäl om länspolismästaren, i de fall polisbåten är stationerad i annat polisdistrikt, skulle ha ansvaret för den direkta operativa ledningen av sjögruppens arbete. Den operativa ledningen bör, liksom nu, åvila den lokale polischef inom vars polisdistrikt polisbåten är stationerad, medan länspolismästaren skall ha den indirekta ledningen av verksamheten. Detta innebär att, eftersom sjöpolisverksamheten är en regional funktion, det åligger länspolismästaren att tillse att verksamheten bedrivs i den omfattning som länsstyrelsen lagt fast.

I samband med att polislagen infördes hänsköts frågan om verksamhetsområdenas omfattning till berörda länsstyrelser för frivilliga överenskommelser. Detta har hittills fungerat utomordentligt och som ovan sagts har några förändringar i organisationen inte gjorts. I det hittills gällande systemet har det inte funnits någon anledning för polismyndigheterna att av ekonomiska skäl göra några ändringar i organisationen. Man har ju av Rikspolisstyrelsen kompenserats för de merkostnader det inneburit att utsträcka sitt verksamhetsområde utanför det egna länet och även för att bestrida kostnaderna för besättningsmän från andra läns polismyndigheter.

Då det nya budgetsystemet införts kan det inte anses uteslutet att saken i vart fall på sikt kommer i ett annorlunda läge. Utredningen anser därför att betydelsen av att berörda sjögruppers verksamhet utanför de egna länen garanteras även i fortsättningen, motiverar att regeringen anger inte bara i vilka län sjöpolisgrupper skall finnas utan även inom vilka län de olika grupperna skall vara skyldiga att verka.

### Stockholmsfrågan

Inom Stockholms län finns fem sjögrupper med tillsammans sex båtar. Det innebär att det finns sjögrupp vid fyra polismyndigheter utöver i Stockholm, som har två polisbåtar. I samtliga fall arbetar

polisbåtarna huvudsakligen inom det egna polisdistriktet, men av praktiska och verksamhetsbetingade skäl arbetar de även i mindre utsträckning inom varandras vattenområden.

Samtliga sjögrupper i länet arbetar, liksom alla andra sjögrupper, regionalt och under indirekt ledning av länspolismästaren i Stockholm.

När det gäller frågan om att lägga all sjöpolisverksamhet i Stockholms län direkt under sambandscentralen, anser utredningen att ett sådant system vid en första anblick ger intryck av att vara rationellt och skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av sjögrupperna. Om alla larm går genom sambandscentralen och denna vid varje tillfälle vet exakt vilka resurser som finns tillgängliga och var de befinner sig, kan sambandscentralen alltid för uppdraget välja den enhet som ligger närmast till. Det är också lätt att i ett datorsystem följa upp alla uppdrag och rapporter och därigenom skaffa sig ett bättre planeringsunderlag för kommande period.

Slutligen har Kustbevakningen i region Ost framfört till utredningen att det skulle underlätta och ytterligare effektivisera samarbetet med polismyndigheterna i länet om de hade en enda instans att överlägga med.

Utredningen har inhämtat att samtliga berörda polismyndigheter i länet motsatte sig att frågan om att lägga alla polisbåtarna direkt under sambandscentralen ens utreddes och att de ansåg att ett sådant system på ett felaktigt sätt begränsade deras bestämmanderätt över myndighetens personal, sätt att bedriva verksamheten och resurser i övrigt.

Utredningen har först kunnat konstatera att det föreligger avgörande skillnader mellan sjöpolisverksamheten och annan polisverksamhet när det gäller i vilken ordning allmänhetens begäran om hjälp inkommer till polisen. Beträffande utryckningsverksamheten till lands inom Stockholms polisdistrikt är det naturligt att alla larm kopplas till sambandscentralen, som med hjälp av sitt datorsystem - Ingripanderutinen (IM-rutinen) - väljer ut vilken patrull som skall sändas på uppdraget.

När det gäller larm från allmänheten till polisen ute i länet är det lika naturligt att det kommer till närmaste polisstation, som då, om det gäller ett uppdrag på sjön, omedelbart tar kontakt med "sin" polisbåt och beordrar den på uppdraget. Det ter sig både orationellt och tidsödande om den lokala polisen först skulle ringa upp sambandscentralen i Stockholm och redogöra för larmet och att sambandscentralen därefter skulle kontakta polisbåten.

Enligt uppgift till utredningen från flera sjögrupper anser de det naturligt att, om de vid ett larm befinner sig långt ifrån den plats uppdraget gäller, ta kontakt per radio med angränsande sjögrupp och

höra om deras båt har en lämpligare position. Om så är fallet tar den andra sjögruppen över och meddelanden sänds om detta till respektive polismyndighet. För övrigt säger man sig i princip alltid känna till varandras ungefärliga position genom utbyte av tjänstgöringsplaner och genom dagliga kontakter på sjön.

Utredningen har kommit till den slutsatsen att visserligen skulle Kustbevakningens problem att tvingas ta kontakt med fem polismyndigheter i länet lösas, om all verksamhet koncentrerades till sambandscentralen, men att en sådan centralisering av den operativa ledningen av polisbåtarna snarare på ett menligt sätt skulle kunna fördröja ingripanden, vilket i olyckliga fall till och med skulle kunna leda till att människoliv gick till spillo.

Utredningen förordar i stället en annan lösning på Kustbevakningens problem, bestående i att polismyndigheten i Stockholm avdelar en befattningshavare vid länssektionen att vara länets kontaktman med Kustbevakningen och att polismyndigheterna i länet via denne kontaktman framför sina önskemål och behov av samordnade aktioner och annat samarbete med Kustbevakningen. I det sammanhanget vill utredningen erinra om att den omständigheten att de tidigare utpekade tjänsterna för sambandsman tull - polis drogs in genom polisreformen inte på något sätt utgör hinder för polismyndigheterna att avdela särskild personal för ändamålet om man anser sig ha behov därav. Enligt utredningens mening är det uppenbart att behov av en funktion för sambandsman med Kustbevakningen behövs i Stockholms län med sjöpolisgrupper vid fem polismyndigheter. Därmed inte sagt att det behöver avsättas en hel årsarbetskraft för uppgiften. Det väsentliga är att det vid länssektionen finns någon person som har fått ansvaret för samordningen av sjöpolisverksamheten i länet och för samrådet och samplanerandet med Kustbevakningen.

Slutligen vill utredningen framhålla att flera av de frågor som avsågs lösas genom en direktstyrning av sjöpolisverksamheten i Stockholms län genom sambandscentralen på ett utmärkt sätt lösts genom direktiv till berörda polismyndigheter rörande sjöpolisverksamheten, senast utfärdade av länspolismästaren i länscirkulär 1992:3.

I kapitel 3, samordning, anges bl.a.

*att* länspolismästaren utser den enhet som har ansvaret för regional samordning av i förväg kända händelser;

*att* regional samordning av omedelbara händelser sker vid sambandscentralen;

*att* en polismyndighet, som mottar begäran om omedelbar insats från en annan myndighet, SOS-centralen eller Stockholm radio, omedelbart anmäler en sådan begäran till sambandscentralen för eventuell regional samordning;

*att* en polisbåt endast i en nödsituation får lämna eget verksamhetsområde utan att informera sambandscentralen;

*och att* före utryckning med en polisbåt samråd bör ske med sambandscentralen om gångavståndet överstiger 30 minuter.

Såvitt utredningen kan bedöma har länspolismästaren genom de uppgifter om sjöpolisverksamheten i länet som fortlöpande kommer in till sambandscentralen ett fullödigt underlag för den planering av verksamheten som bör ske på regional nivå.

Såsom framgått av vad utredningen ovan anfört, förordar utredningen alternativ 2, innebärande en regional verksamhet som leds direkt av länspolismästaren i de fall sjögrupp finns i det egna distriktet och indirekt om sjögrupp är placerad vid någon annan polismyndighet i länet.

Det innebär att utredningen inte anser att det finns anledning att i Stockholms län ha någon från övriga sjöpolislän avvikande organisations- eller ledningsform. De samordningsproblem som otvivelaktigt kan uppstå i Stockholms län, anser utredningen lämpligen kan lösas genom att någon befattningshavare vid länssektionen åläggs ansvaret för samordning av sjöpolisverksamheten i länet och för samråd med Kustbevakningen när det gäller planering av verksamheten.

*Alternativ 3*, lokal verksamhet med lokal ledning har, såsom framgår av slutsatsen beträffande alternativ 2, redan förkastats av utredningen.

Skälen härför är framför allt, såsom också nämnts tidigare, att sjöpolisverksamheten inte naturligen låter sig begränsas av polisdistriktsgränser, men också att verksamheten är så kostnadskrävande att resurserna måste kunna utnyttjas så effektivt som möjligt.

Hundverksamheten bedrivs inom polisväsendet både såsom regional och lokal verksamhet. Det innebär att vissa polismyndigheter av länsstyrelsen ålagts att hålla ett bestämt antal polishundar, det kan vara övervakningshundar, bombhundar eller narkotikahundar, för att svara upp emot regionala behov. Dessa hundar med förare ställs till andra polismyndigheters förfogande såsom polisförstärkning.

Samtidigt har andra polismyndigheter tilldelats hundar för att enbart tillgodose deras egna behov. Dessa hundar med förare ställs inte i första hand till förfogande som polisförstärkning, men tas självfallet i anspråk även utom den egna polismyndigheten, om så erfordras. Man kan säga att dessa "lokala" hundar utgör ett komplement till den regionala hundverksamheten.

Även inom sjöpolisverksamheten finns en motsvarighet till detta.

I Malmö polismyndighet har man för egna medel införskaffat en mindre båt av typ Uttern, som man brukat såsom polisbåt i kustnära

vatten inom det egna polisdistriktet.

I Säffle polismyndighet har man såsom komplement till polisbåten i Karlstad genom Rikspolisstyrelsens försorg tilldelats en mindre båt för att kunna bedriva övervakning i kanal- och sjösystemen.

I båda dessa fall utgör den verksamhet som bedrivs lokal sjöpolisverksamhet vars omfattning och arbetsuppgifter beslutas av den egna polismyndighetens chef. När det gäller verksamheten i Malmö leds den av en polischef som även har det regionala ansvaret, men detta förhållande påverkar inte verksamhetens karaktär av lokal verksamhet. Liksom när det gäller hundverksamheten utgör dessa två fall exempel på en kompletterande verksamhet av lokal natur, som har sitt ursprung i rent lokala behov.

Enligt utredningens mening är det uteslutet att bedriva all sjöpolisverksamhet såsom lokal verksamhet, men att det är alldeles utmärkt att sådan, då behov finns, lokalt kompletteras med mindre båtar, som inte är så dyra vare sig i inköp eller drift och som inte behöver ha all den tekniska utrustning som de stora polisbåtarna har.

**Förslag:**

*att* regeringen i regleringsbrevet lägger fast i vilka län det skall finnas stationerad en regional sjöpolisgrupp och inom vilka län respektive grupp skall verka;

*att* regeringen därvid lägger fast den för sjögrupperna i Karlstad, Nyköping, Norrtälje, Stockholm och Göteborg nu enligt frivilliga överenskommelser gällande skyldigheten att verka utanför de egna länen;

*att* regeringen därutöver lägger fast att västerviksbåtens verksamhetsområde skall utsträckas till att omfatta även vattenområden inom Östergötlands län.

## 3.2 Lokal organisation, ansvarsområden m.m.

### 3.2.1 Kriterier för behov av sjöpolisgrupp

Enligt utredningsdirektiven bör utredaren bl.a. bedöma

- vilka behov av polisiära insatser som finns till sjöss och i skärgården,
- på vilka platser i landet som sjöpolisiära funktioner behövs och
- om de polisiära behoven inom vissa områden kan tillgodoses till exempel genom att kustbevakningen utför polisiärt arbete på uppdrag av polisen.

För att bilda sig en uppfattning om vilka kriterier som bör uppställas

för att motivera behov av en sjöpolisgrupp, har utredningen som tidigare nämnts besökt samtliga polismyndigheter som organiserat en sjöpolisgrupp. Utredningen har även i samband därmed besökt de kustbevakningsenheter, med vilka de olika sjögrupperna närmast samarbeta. Vid besöken i polismyndigheterna har med något undantag deltagit polischefen/polisintendenten, chefen för ordningsavdelningen och/eller chefen för trafikavdelningen samt ett antal sjöpoliser. I några fall har även en facklig representant deltagit.

En sammanfattning av de synpunkter som framförts vid besöken ger vid handen att många kriterier är gemensamma för flertalet sjöpolisdistrikt, men att man värderar dem inbördes olika med hänsyn till att verksamheten i viss utsträckning har olika inriktning (*Bilaga 2*).

Följande kriterier har ansetts väga tyngst:

- stor enighet föreligger när det gäller att det bör finnas ett vidsträckt skärgårdsområde med många öar,
- det bör vara många människor, permanentboende och/eller fritidsboende i skärgården. Om det är stor fast befolkning är behovet av sjöpolis mycket stort,
- stort antal fartyg och fritidsbåtar i rörelse inom området och
- förekomst av förbuds- och skyddsområden.

Om förhållandena är sådana som nu angivits skapar det behov av polisiära insatser för

- ordningshållning på öar, i hamnar och vid bryggor, bl.a. fotpatrullering,
- service till allmänheten både till lands och till sjöss i form av transporter, hjälp vid motorfel och haverier, anmälningsupptagning, hantering av polismyndighetsärenden såsom passansökningar etc,
- sjöräddningsaktioner,
- sjötrafikövervakning,
- hantering av stulna båtar, såväl spaning och utredning som omhändertagande av återfunna båtar,
- handläggning av allehanda brottsärenden såsom stölder ur eller från båtar, misshandelsbrott, båtfylleri och "buskörning" med snabba båtar vid stränder och badvikar.

### 3.2.2 Lokal organisation

Oavsett vilken organisationsmodell man väljer för sjöpolisverksamheten är det behovet av sjöpolisiära insatser som är avgörande för var sjögrupperna bör placeras och vilka verksamhetsområden de bör ha. Utredningen anser att alla nuvarande sjögrupper uppfyller de kriterier som utredningen uppställt för behov av sjöpolisverksamhet.

Utredningen har också att överväga vilket behov av sjöpolisiära

insatser som kan finnas inom områden där sjöpolisorganisation i dag saknas.

**Rikspolisstyrelsens internutredning**

I den internutredning som rikspolisstyrelsen låtit göra år 1988 har föreslagits en successiv utbyggnad av sjöpolisverksamheten. Såsom skäl härför anges bl.a. det stigande antalet fritidsbåtar, den ökande fritidsbebyggelsen i kust- och skärgårdsområden, ökande ordningsproblem i form av bråk och berusning samt ett ökande antal egendomsbrott vad avser fritidsbåtar och fritidsbebyggelse. Härtill kommer, enligt projektgruppen, ett ökat behov av skyddsområdestillsyn i områden som i dag saknar sjöpolis, en ökad satsning på miljöövervakning främst vad gäller vatten- och luftnedsmutsning samt (då) nya arbetsuppgifter såsom hantering av sjöfynd och kontroll av registreringsbestämmelser avseende fritidsbåtar. För att få en i det närmaste rikstäckande verksamhet föreslog projektgruppen att sjöpolisverksamheten byggdes ut på följande orter i prioritetsordning:

1) Örnsköldsvik
2) Gävle
3) Malmö
4) Skellefteå

Slutligen föreslog projektgruppen att nuvarande verksamhetsområden i avvaktan på en eventuell utbyggnad utökades något och uppdelades i primära och sekundära områden.

Som tidigare nämnts har Rikspolisstyrelsen inte tagit ställning till projektgruppens alla förslag, men i sina anslagsframställningar flera gånger begärt en utbyggnad av sjöpolisorganisationen, delvis i överensstämmelse med projektgruppens förslag. Styrelsens framställningar har inte bifallits. En sjöpolisgrupp har dock inrättats i Västervik från och med sommaren 1989.

För att bedöma huruvida behov av sjöpolis föreligger utefter kustområden där sjöpolisorganisation i dag saknas, har utredningen besökt Härnösand och Gävle samt talat med tf. länspolischefen i Västerbottens län och länspolismästaren i Malmöhus län. Några platser därutöver bedömer utredningen inte vara aktuella för inrättande av nya sjöpolisgrupper. Även Kustbevakningen besöktes i Härnösand och Gävle.

**Västernorrlands län**

Vad först beträffar Västernorrlands län rådde full enighet mellan länspolischefen, berörda polischefer och deras kommissarier om att behov förelåg av en sjöpolisgrupp i länet, men att man med hänsyn

till sina knappa personella och ekonomiska resurser inte ansåg sig kunna nu förorda inrättande av en sjöpolisgrupp. Härvid framfördes osäkerheten om det nya budgetsystemet såsom ett tungt argument.

Man uppgav att samarbetet med Kustbevakningen fungerade utomordentligt bra och att man avsåg undersöka om inte samarbetsformerna kunde utvecklas ytterligare.

Utredningen delar polisledningarnas uppfattning att behov föreligger av sjöpolisverksamhet i länet, särskilt utefter Höga kusten med dess många öar och livliga fritidsbåtverksamhet.

**Gävleborgs län**

Länspolischefen i Gävleborgs län och berörda polisledningar i länet gör i princip samma bedömning som myndigheterna i Västernorrlands län dvs. man anser att behov föreligger men att man av framför allt ekonomiska skäl inte anser sig kunna förorda inrättande av en ny sjögrupp i länet.

Utredningen gör först den bedömningen att behovet av sjöpolisiära tjänster i Gävleborgs län inte är lika stort som i Västernorrlands län. Skärgårdsområdena inom länet är inte jämförbara med förhållandena utefter Höga kusten. Härtill kommer kustens utsatta läge på grund av svåra vindar, vilket gör det nödvändigt att ha tillgång till betydligt större båt än de nuvarande polisbåtarna, om man skall kunna fungera på ett säkert och effektivt sätt. Detta innebär mycket höga kostnader både för anskaffning av båt och drift av denna. Enligt samstämmiga uppgifter från såväl polisen som kustbevakningen fungerar samarbetet mellan myndigheterna utmärkt och man bedömer att det kan utvecklas ytterligare till nytta för polisen.

Utredningen drar slutsatsen att, även om visst behov av sjöpolis finns i Gävleborgs län, övervägande skäl talar för att man inte skall inrätta någon sjöpolisgrupp i länet utan i stället satsa på att ytterligare utveckla samarbetet med Kustbevakningen.

**Västerbottens län**

Vid samtal med tf. länspolischefen i Västerbottens län uppgav denne att han inte ansåg att behov förelåg av någon polisbåt i länet. Man saknade skärgård och hade fått sig tilldelad en öppen aluminiumbåt som tålde ganska hög sjö och som täckte deras behov.

När det gäller Västerbottens län delar utredningen helt tf. länspolischefens uppfattning att det inte föreligger behov av en sjöpolisgrupp i länet. Anledning saknas att ytterligare utveckla skälen för utredningens ställningstagande.

**Malmöhus län**

I fråga om ett eventuellt inrättande av en permanent sjögrupp i Malmöhus län, anser utredningen att man inte kan tillämpa de kriterier som utredningen uppställt för övriga län. Utanför länets kust finns ingen skärgård och följaktligen inte behov av den polisiära service som är en av sjöpolisens viktigaste uppgifter.

Däremot tillhör Öresund och vattnen utanför den övriga skånekusten den svenska kustens livligast trafikerade farvatten. Närheten till Danmark och kontinenten skapar utan tvekan särskilda behov av polisiär övervakning till sjöss. Detta behov gör sig framför allt gällande vid bekämpande av den illegala narkotikahanteringen.

Ett problem utgör de omvittnat svåra vind- och sjöförhållandena i Öresund och kustvattnen utefter Skånes sydkust, vilka kräver en båt av större format än de nuvarande polisbåtarna. Kostnaderna för en sådan båt är självfallet betydande och en besättning på minst tre man torde krävas.

Utredningen gör bedömningen att behov föreligger av en sjöpolisgrupp i Malmöhus län för rent polisiära uppgifter av huvudsakligen brottsbekämpningskaraktär. Enligt länspolismästaren förekommer inte sällan spaningsinformation och tips i narkotikaärenden som polisen i dag tyvärr inte kan till fullo utnyttja, då de inte har tillgång till en tillräckligt sjöduglig polisbåt.

Narkotikasmugglingen till Sverige har under de senaste åren ökat oroväckande. En stor del av den illegala narkotikan införs av naturliga skäl via södra delen av landet.

Ett genomförande av den öppna europeiska marknaden kommer med all sannolikhet att innebära ytterligare påfrestningar på polisen, inte minst i Skåne. Utredningen anser att det då är viktigt att polisen ges den utrustning och de övriga resurser som krävs för att möta dessa ökade svårigheter.

På många håll är det möjligt att åtminstone till stor del tillgodose polisens behov av tillgång till båt genom samarbete med Kustbevakningen. För att lösa de rent polisiära behov av en polisbåt som klart föreligger i Malmöhus län, är det emellertid av olika skäl inte möjligt att nyttja Kustbevakningens resurser.

Länspolismästaren har uppgivit att polismyndigheten för närvarande på grund av omfattande vakanser har ett sådant personalläge att det skulle vara omöjligt att avdela personal för en fast sjöpolisgrupp. Man skulle ej heller utan ytterligare resurstillskott klara av driftskostnader och övriga omkostnader som inrättande av en sjöpolisgrupp skulle innebära.

En fördjupad redovisning av de inhämtade upplysningarna finns i *Bilaga 2*.

**Sammanfattning**

Sammanfattningsvis anser utredningen att en sjöpolisorganisation, grundad på en behovsanalys, bör bestå av nuvarande sjöpolisgrupper, kompletterad med en ny grupp i Västernorrlands län och en ny grupp i Malmöhus län. De svårigheter myndigheterna i Västernorrlands län och i Malmöhus län pekar på kommer enligt utredningens uppfattning vara möjliga att lösa inom det nya budgetsystemets ram.

Utredningens ställningstagande innebär att sjöpolisorganisationen även i fortsättningen kommer att täcka endast en del av landets kuster.

Utredningen har också haft att överväga om behovet av sjöpolisiära insatser på resterande delar av kusten kan tillgodoses genom samarbete med Kustbevakningen.

Enligt utredningens uppfattning bör den samrådsskyldighet med Kustbevakningen som åläggs myndigheterna genom 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen gälla alla länsstyrelser med kuststräcka, oavsett om länet har sjöpolisorganisation eller ej.

Härigenom skapas en garanti för att behovet av sjöpolisiära tjänster tillgodoses utefter hela kusten från Haparanda i norr till norska gränsen på västkusten, antingen av sjöpolis eller av polis i samarbete med kustbevakningen. De närmare formerna för hur detta samarbete bör organiseras redovisas i avsnitt 3.3.

### 3.2.3 Stationeringsorter

Såsom framgått tidigare beslutade Rikspolisstyrelsen i sina föreskrifter om sjöpolisverksamheten, intagna i RPS FS 1977:3, FAP 123-1, bl.a. om stationeringsorter och primära verksamhetsområden för sjögrupper inom sjöpolisverksamheten. Dessa föreskrifter som var bindande, är numera upphävda.

Den polisberedning som utarbetade förslagen till polisreformen föreslog att regeringen skulle besluta om inom vilka verksamhetsområden de olika båtenheterna skulle verka.

Beredningens förslag i denna del löstes genom tillkomsten av polislagen. Regeringen har därefter i organisationsbilagan till regleringsbrevet angett vid vilka polismyndigheter det skall finnas en funktion för regional sjöpolisverksamhet. Härigenom har regeringen således bestämt dels att sjöpolisverksamheten skall vara regional och bedrivas också utanför det egna distriktet och dels i vilka polisdistrikt polisbåtarna skall vara stationerade.

Däremot har man, som tidigare nämnts, överlåtit åt länsstyrelserna att genom frivilliga överenskommelser bestämma verksamhetsområdenas omfattning, ett system som utredningen anser bör ändras (jfr avsnitt 3.1).

Enligt utredningens uppfattning är det väsentligt att regeringen förbehåller sig rätten att bestämma att sjöpolisverksamheten skall vara regional och i förekommande fall interregional. Däremot är det naturligt att länsstyrelsen får avgöra vilka polismyndigheter inom länet som skall bedriva verksamheten, dvs. bestämma stationeringsorterna för polisbåtarna.

Med den stärkta ställning länsstyrelsen ges över polisverksamheten i länen från den 1 juli 1992, är det enligt utredningens uppfattning naturligt, att regeringen, om inte särskilda skäl talar däremot beträffande viss verksamhet, överlåter åt länsstyrelserna att bestämma vid vilka myndigheter inom länen de regionala funktionerna skall finnas. Ett sådant förfarande synes bäst förenligt med det nya systemet för fördelning av medelsramar, som ju skall ske till länen direkt från regeringen.

### 3.2.4 Bemanning

Enligt utredningsdirektiven skall utredningen ange hur stora de sjöpolisiära funktionerna bör vara.

Vid utredningens besök hos de olika sjögrupperna kunde konstateras att man med några undantag arbetade i två-mans besättningar. Man hade under lågsäsong som regel en besättning som under högsäsongen utökades till två besättningar samtidigt som man i de flesta fall förstärkte med två semestervikarier.

Antalet polismän som utnyttjades för sjöpolisverksamheten totalt per säsong vid de olika sjögrupperna varierade något men i genomsnitt kan det sägas vara sex - sju, inklusive semestervikarier.

Utredningen anser det inte vara meningsfullt att försöka uttala sig om hur stora de olika sjögrupperna bör vara. Storleken är helt beroende av i vilken omfattning man har behov av verksamheten. Enligt 6 § polislagen ankommer det på länsstyrelsen att bestämma i vilken utsträckning polispersonal skall ställas till förfogande för verksamhet som bedrivs gemensamt för flera polisdistrikt. Om, i enlighet med utredningens förslag, sjöpolisverksamheten även i fortsättningen skall vara en regional verksamhet är det således länsstyrelsen som avgör hur många polismän som vid varje sjögrupp skall avdelas för verksamheten.

En fråga som varit föremål för diskussion under många år gäller besättningens storlek. Sjöpoliserna har i olika sammanhang hävdat att en besättning bör bestå av tre man. På grund av svårigheter att avdela så många polismän för sjöpolisverksamheten som skulle erfordras för att hålla tre-mans besättningar, har deras önskemål som regel inte kunnat villfaras.

Enligt utredningens uppfattning är det uppenbart att det i vissa

situationer föreligger behov av att vara tre man ombord, då man gör ingripanden. En sådan situation uppstår t.ex. då ingripandets art kräver att polisen bordar en båt och måste gå över till den andra båten. En polisman måste alltid stanna ombord på polisbåten för att manövrera denna. Med en två-mans besättning måste då en ensam polisman göra ingripandet, vilket ibland kan vara olämpligt, bl.a. från skyddssynpunkt. Med en två-mans besättning kan därför sjöpolisen i vissa fall tvingas avstå från att göra ingripanden. Det kan givetvis även förekomma situationer då väderförhållandena är sådana att det behövs två man för att utföra ett uppdrag och en man som manövrerar polisbåten. Frekvensen sådana situationer torde dock inte vara så stor att de kan anses nämnvärt påverka sjöpolisens effektivitet i negativ riktning.

Utredningen anser således att tre-mans besättning skulle vara att föredraga, särskilt under högsäsong, men är medveten om att det på grund av personalbrist inte är möjligt att i vart fall för närvarande avdela så många polismän för sjöpolisverksamhet att ett system med tre-mans besättningar går att genomföra fullt ut. Såsom tidigare nämnts torde effektiviteten påverkas endast marginellt härav.

Avslutningsvis menar utredningen att frågan om sjögruppernas och besättningarnas storlek måste avgöras inom berörda län. Det är då naturligt att man i största möjliga mån tar hänsyn till lokala förhållanden. Någon ytterligare reglering härav är inte aktuell.

### 3.2.5 Förslag

Utredningen föreslår

*att* de nuvarande sjöpolisgrupperna skall bestå;

*att* två nya sjöpolisgrupper inrättas, en grupp i Västernorrlands län och en grupp i Malmöhus län;

*att* övriga delar av kusten skall täckas genom föreskriftsreglerat samarbete med Kustbevakningen;

*att* regeringen i regleringsbrevet anger att det ankommer på länsstyrelserna i de län som skall ansvara för regional sjöpolisverksamhet att bestämma vid vilka polismyndigheter de regionala sjöpolisgrupperna skall vara stationerade.

## 3.3 Samordning och samverkan polis - kustbevakning

### 3.3.1 Planering

**Allmänt**

För att tillgodose samhällets behov av övervakning, kontroll och sjöräddning i kustvattnen, Mälaren och Vänern skall utredningen enligt direktiven överväga om inte kustbevakningen och polisen kan samarbeta och samverka i ökad utsträckning inom de områden myndigheterna bedriver likartad eller näraliggande verksamhet. Utgångspunkten måste vara att samhällets samlade resurser för sjöövervakning m.m. används optimalt.

Kustbevakningens och sjöpolisens verksamheter har flera anknytningspunkter. Myndigheterna arbetar bl.a. till viss del inom samma geografiska områden. Kustbevakningen har emellertid en i princip kusttäckande verksamhet, vilket inte sjöpolisen har. Sjöpolisens verksamhet är i huvudsak koncentrerad till Stockholms och Göteborgs skärgårdar samt till de större skärgårdsområden där trafiken med båtar är tämligen omfattande och antalet människor som vistas inte ringa. I viss utsträckning har kustbevakningen och sjöpolisen samma arbetsuppgifter. Som exempel på områden där myndigheterna har samma eller liknande arbetsuppgifter kan nämnas sjötrafikövervakning, tillsyn av skyddsobjekt och militära skyddsområden, jakt-, fiske- och naturvårdstillsyn samt sjöräddning. Kustbevakningen och vissa av sjögrupperna bedriver verksamhet under hela året. De flesta sjögrupper bedriver verksamhet endast under del av året. Polisbåtarna är byggda för att användas inomskärs och kan endast undantagsvis användas utomskärs. Kustbevakningen däremot har fartyg, flygplan och annan utrustning så att man kan verka både inom- och utomskärs.

**Övergripande planering**

Enligt den numera upphävda 4 kap. 3 § polisförordningen, som tillkommit efter förslag av kustbevakningskommittén, har det ålegat länsstyrelserna i de län där det funnits en funktion för sjöpolisverksamhet att samråda med regionchefen vid Kustbevakningen då planeringsdokumentet skulle upprättas för den regionala verksamheten.

Någon motsvarande skyldighet för övriga länsstyrelser har inte förelegat, även om det funnits kustvatten inom länet.

Samtidigt som den nämnda paragrafen har hävts har 4 kap. 1 och 2 §§ polisförordningen fått ny lydelse. I dessa paragrafer stadgas från och med den 1 april 1992 *att* polismyndigheterna årligen skall upprätta ett skriftligt underlag för planering av resursanvändningen, *att*

detta i förekommande fall skall göras efter samråd med Kustbevakningen, *att* närmare föreskrifter om polismyndigheternas planering och om uppföljning meddelas av Rikspolisstyrelsen *samt att* sådana föreskrifter som berör Kustbevakningen skall utfärdas efter samråd med chefen för denna myndighet.

Enligt utredningens mening åligger det varje polismyndighet inom vars vattenområde kuststräcka ingår att i enlighet med portalstadgandet i 2 § polislagen upprätthålla allmän ordning och säkerhet på de öar och holmar som ingår i polisdistriktet liksom att i övrigt bedriva den övervakning av sjötrafiken och tillsyn av olika former av skyddsområden m.m. som erfordras.

Denna skyldighet åvilar polismyndigheten oavsett om den disponerar polisbåt för ändamålet eller inte. Om polismyndigheten inte har tillgång till polisbåt, vilket är fallet för de många polismyndigheter som ligger utanför sjögruppernas verksamhetsområden, måste polismyndigheten vitaga åtgärder som gör det möjligt för dem att fullgöra sina skyldigheter i nämnda avseende. Polismyndigheten kan exempelvis träffa överenskommelser om olika samarbets- och samverkansformer med kustbevakningen, som har en betydligt bättre täckning av kuststräckorna än polisen. Kuststationer finns inom ett stort antal av berörda polisdistrikt, dock inte inom alla.

Någon direkt motsvarighet till den nyssnämnda samrådsskyldigheten för polisen finns inte för kustbevakningen. Dock stadgas i 4 § förordningen (1983:124) till LKP att Kustbevakningen, efter samråd med Rikspolisstyrelsen, äger meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av lagen (provisoriska verkställighetsföreskrifter). Nu gällande föreskrifter, som härrör från den tiden Kustbevakningen ingick i Tullverket, är för närvarande föremål för översyn inom Kustbevakningen. I bestämmelserna anges *att* det inom områden där sjöpolisverksamhet är organiserad krävs särskilda former för samverkan, *att* grundläggande riktlinjer för sådan samverkan upprättas årligen av respektive regionala ledning i samråd med länspolischef *samt att* syftet med samarbetet är att effektivisera övervakningen. Vidare anges i bestämmelserna *att* en ändamålsenlig samverkan mellan polis och kustbevakning skall eftersträvas även inom områden där särskild sjöpolisverksamhet inte finns organiserad.

I Kustbevakningens provisoriska arbetsordning, som också är föremål för översyn, anges att det åligger den operativa funktionen inom respektive regionledning att hålla kontinuerlig kontakt med samverkande myndigheter och organ för planering och samordning av övervakningsverksamheten.

Utredningen har konstaterat att länsstyrelserna, i de län där det finns en funktion för sjöpolisverksamhet, har samrått och träffat överenskommelser med respektive regionledning vid Kustbevakningen

om samverkan och samarbete mellan myndigheterna. Dessa överenskommelser är ofta målformulerade och i vissa fall tämligen detaljerade i vilka avseenden och i vilken omfattning samverkan skall ske. Enligt företrädare för såväl polisen som kustbevakningen har denna samrådsskyldighet rörande den övergripande planeringen betytt mycket för det ökade och förbättrade samarbetet mellan myndigheterna.

I de län, som saknar en funktion för sjöpolisverksamhet, har länsstyrelserna inte samrått med respektive regionledning vid Kustbevakningen före planeringsdokumentets fastställande.

För att effektivisera övervakningen och kontrollen till sjöss bör samrådsskyldigheten utökas till att i princip omfatta samtliga länsstyrelser som har vattenområden längs kusten. En sådan skyldighet torde ha den fördelen att länsstyrelserna tvingas ta ställning till vilka behov av polisiära insatser som finns i ovannämnda områden och, i fall dessa inte är så påtagliga att en sjögrupp bör inrättas, om behoven kan täckas genom samverkan med Kustbevakningen.

Med hänsyn till den omvittnat positiva effekt den tidigare bestämmelsen i 4 kap. 3 § polisförordningen haft för samarbetet mellan polisen i de län, som har en funktion för sjöpolisverksamhet, och kustbevakningen anser utredningen således att en bestämmelse med likartat innehåll bör ingå i Rikspolisstyrelsens föreskrifter rörande planering för polisen. Bestämmelsen bör dock ges en mer allmängiltig betydelse.

Vad gäller de län längs kusten, som saknar en sjögrupp och vars vattenområden inte ingår i en sjögrupps verksamhetsområde anser utredningen att berörda länsstyrelser skulle ha både behov och nytta av att finna samarbets- och samverkansformer med Kustbevakningen. Utredningen föreslår därför att det skall åligga länsstyrelser med kuststräcka, som inte omfattas av en sjögrupps verksamhetsområde, att före utfärdande av planeringsdirektiven samråda med vederbörande regionchef vid Kustbevakningen.

Vad slutligen gäller polismyndigheter i de län, som har vattenområden längs kusten samt i Mälaren och Vänern, och som saknar sjögrupp men där deras vattenområden ingår i sjögrupps verksamhetsområde, ter sig förhållandena något annorlunda. Även i dessa fall torde polisen ha samma behov av samarbete med kustbevakningen. Utredningen anser det naturligt att dessa polismyndigheter vänder sig till den polismyndighet med sjögrupp som helt eller delvis svarar för länets vattenområden och för denna anger sina eventuella behov av samarbete med kustbevakningen. Denna polismyndighet får sedan vidarebefordra önskemålen till berörd kustbevakningsenhet.

Ett sådant system som här föreslås innebär att samtliga länsstyrelser med kuststräcka och/eller vattenområden i Mälaren och Vänern direkt eller indirekt i samband med sin planering av verksamheten skall

samråda med Kustbevakningen. Detta torde leda till ett ökat samarbete mellan myndigheterna och effektivisera sjöövervakningen totalt sett.

Vid Kustbevakningens översyn av sina provisoriska verkställighetsföreskrifter till LKP och av sin arbetsordning förutsätter utredningen att bestämmelserna justeras på sätt att de korresponderar med Rikspolisstyrelsens föreskrifter rörande planering och uppföljning för polisen. Verkställighetsföreskrifterna skall, som tidigare påpekats, meddelas efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

**Operativ planering**

För att uppfylla de övergripande överenskommelser som träffats på regional nivå mellan länspolismästaren och regionledningen sker operativt samarbete på lokal nivå mellan polismyndighet som har en funktion för sjöpolisverksamhet och närmast liggande kuststation.

Sjöpolisens verksamhet planeras för säsongen eller månadsvis av chefen för sjögruppen och närmast överordnat befäl, vanligen chefen för ordningsavdelningen. Härefter fastställs planen av polischefen. Detaljplaneringen för vecka eller dygn görs i regel upp av chefen för sjögruppen och fastställs av närmast överordnat befäl.

Kustbevakningens patrulleringsplaner upprättas av regionledningarnas operativa funktioner för fyra veckor i taget. Tidigare handhade områdescheferna den operativa detaljplaneringen, vanligtvis för en vecka i taget. Från och med den 31 december 1991 upphörde befattningarna som områdeschefer. I stället inrättades nya befattningar som regioninspektörer. En huvuduppgift för en regioninspektör är att hålla kontakt med Kustbevakningens samverkansmyndigheter inom regionen. Till skillnad från områdescheferna är emellertid vissa av regioninspektörerna, exempelvis den i region Nord, placerade i regionledningen. Områdescheferna hade till skillnad från regioninspektörerna även ansvar för den operativa detaljplaneringen i sitt kustbevakningsområde. Från och med den 1 januari 1992 åvilar detta ansvar regionledningen.

Det är vanligtvis chefen för sjögruppen och regioninspektören/posteringschefen som samråder när det gäller att detaljplanera den gemensamma operativa verksamheten. Planerna förankras sedan hos överordnade chefer inom respektive myndighet.

Myndigheterna utbyter fortlöpande tjänstgöringslistor/patrulleringslistor och veckoplaner.

Från representanter för polis och kustbevakning på lokal nivå har uttryckts farhågor för att samverkan mellan myndigheterna kan komma att hämmas, eftersom i vart fall vissa regioninspektörer knutits närmare regionledningen och då kommit längre från den lokala nivån. Det bör dock påpekas att även stationscheferna enligt

sina befattningsbeskrivningar har att verka för ett väl fungerande samarbete bl.a. med polisen.

För de polismyndigheter längs kusten, som inte har en funktion för sjöpolisverksamhet, torde samarbete med Kustbevakningen kunna organiseras på ett likartat sätt som sker beträffande de polismyndigheter som har en sjögrupp. Chefen för ordningsavdelningen eller någon som denne delegerat ansvaret till kan lämpligen representera polismyndigheten vid möten med kustbevakningen rörande detaljplaneringen.

För de polismyndigheter längs kusten samt i Mälaren och Vänern som saknar sjögrupp, men vars vattenområden ingår i en sjögrupps ansvarsområde torde detaljplaneringen handhas företrädesvis av chefen för ordningsavdelningen. Denne förutsätts ha en nära kontakt med motsvarande chef för polismyndigheten med sjögrupp. Som tidigare påpekats bör polismyndighet med sjögrupp sköta kontakterna med Kustbevakningen även för de polismyndigheter som saknar egen sjögrupp men ingår i sjögrupps verksamhetsområde.

Fråga är då om samarbetet och samverkan på lokal nivå skall formaliseras.

Utredningen har konstaterat att samarbetet mellan kustbevakningen och polisen varierar, oavsett om sjögrupp finns eller inte. På en del ställen där sjögrupp finns prioriteras gemensamma aktioner typ fartkontroller, medan myndigheterna på andra håll täcker upp för varandra så att man mer frekvent kan övervaka större områden. Därtill kommer s.k. spontana aktiviteter mellan sjöpolisen och kustbevakningen. I vissa län, exempelvis i Västernorrlands och Gävleborgs län, har samarbetet mellan myndigheterna fungerat på ett utmärkt sätt trots att man saknar sjögrupp.

Om samverkan formaliseras på lokal nivå vinnes naturligtvis den fördelen att parterna tvingas att i detalj dokumentera i vilken omfattning och i vilka avseenden samverkan skall ske i enlighet med den regionala överenskommelsen. Ett sådant system riskerar emellertid att bli detaljrikt och kan i sämsta fall försvåra samverkan mellan myndigheterna.

Samarbetet mellan polis med sjögrupp och kustbevakningen på lokal nivå har hittills fungerat på ett nöjaktigt sätt utan övergripande författningsreglering. Om samverkan på lokal nivå inte är formaliserad innebär det en betydande frihet för enheterna på denna nivå. De är dock bundna av den regionala överenskommelsen och vid uppföljningen i efterhand kan det konstateras om de uppställda målen uppfyllts.

Utredningen är övertygad om att Kustbevakningens ledning tillser att den omständigheten att tjänsterna som områdeschefer tagits bort och att tjänster som regioninspektörer i stället inrättats inte negativt påverkar möjligheterna till ett fortsatt fruktbart samarbete med

polisen.

Utredningen utgår också från att Kustbevakningen i samband med omarbetningen av de provisoriska verkställighetsföreskrifterna till LKP och av arbetsordningen ändrar bestämmelserna om samverkan och samarbete med polisen så att de korresponderar med Rikspolisstyrelsens föreskrifter om planering för polisen.

### 3.3.2 Förslag

Utredningen föreslår att det i Rikspolisstyrelsens föreskrifter rörande planering och uppföljning för polisen anges

*att* det åligger länsstyrelser i de län där det finns en funktion för sjöpolisverksamhet att samråda med regionchefen vid Kustbevakningen då planeringsdirektiv skall utfärdas för den regionala verksamheten,

*att* samma skyldighet även åligger länsstyrelser med kuststräcka som inte har sjögrupp eller vars kuststräcka inte ingår i sjögrupps verksamhetsområde,

*att* det åligger länsstyrelser med kuststräcka som inte har sjögrupp men vars kuststräcka ingår i sjögrupps verksamhetsområde att ange myndighetens behov av samarbete med Kustbevakningen till den polismyndighet som har sjögrupp

*att* samarbets- och samverkansformer mellan polisen och kustbevakningen inte formaliseras på lokal nivå.

## 3.4 Utbildning

### 3.4.1 Olika typer av utbildningar och utbildningssamverkan

**Grundutbildning**

Grundutbildningen för polisen och för kustbevakningen är förlagd till Stockholm respektive Karlskrona. Utbildningarna har vissa anknytningspunkter bl.a. rörande ordnings- och kriminalpolistjänst. Polisens utbildning i dessa hänseenden är dock av naturliga skäl betydligt djupare och bredare. I polisens grundutbildning ingår även en omfattande praktiktjänstgöring. Viss praktiktjänstgöring ingår även i kustbevakningens grundutbildning. Praktisk utbildningstjänstgöring sker dessutom under kustbevakningstjänstemannens introduktionstid, vilken ligger före grundutbildningen.

**Sjöpoliskursen**

Grundkursen för sjöpoliser, som hittills anordnats vid Polishögskolan i Stockholm, är en funktionsutbildning som ligger efter polismannens allmänna grundutbildning. Det finns planer på att förlägga sjöpoliskurser även till Göteborg och Karlskrona. Sjöpoliskursen och kustbevakningens grundutbildning bl.a. rörande speciallagstiftning har vissa moment gemensamma.

Sjöpolisens nuvarande utbildning sker delvis i samarbete med Marinen. Tre av utbildningsveckorna är förlagda till Berga Örlogsskolor och resterande fyra utbildningsveckor äger rum vid Polishögskolan. På Berga Örlogsskolor erhåller sjöpoliserna utbildning i radarnavigering av militära instruktörer. Vidare ges där utbildning i akutsjukvård. Även sjöpolisernas sjöpraktik sker med utgångspunkt från Berga.

Det kostar för närvarande 20 000 kr i kursavgift för polismyndigheterna att grundutbilda en sjöpolis. Därtill kommer traktamenten och reseersättningar för polismannen. Från och med den 1 juli 1992 skall all utbildning vid Polishögskolan intäktsfinansieras. I statsbudgeten för 1992/93 har anslaget för polishögskolans verksamhet förts upp med ett formellt belopp om 1 000 kr. Konstruktionen med total intäktsfinansiering innebär att även skolans fasta kostnader skall fördelas på de olika kurserna, vilka följaktligen kommer att bli väsentligt dyrare. Redan i dag har vissa polismyndigheter exempelvis den i Vänersborg, som bemannar karlstadbåten med en sjöpolis och en semestervikarie, uttryckt farhågor för att den i framtiden inte kommer att ha råd att utbilda några nya sjöpoliser när de nuvarande skall ersättas.

Som tidigare nämnts åligger det Rikspolisstyrelsen att med stöd av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen utfärda bemanningsföreskrifter för polisbåtarna. Dessa föreskrifter, som är bindande, grundar sig på sjösäkerhetsmässiga aspekter. För att ingå i minimibesättningen om två man fordras, enligt de av Rikspolisstyrelsen utfärdade föreskrifterna, att polismannen genomgått sjöpolisutbildningen med godkänt resultat. Det är Rikspolisstyrelsen som uppställer kraven för vad en sjöpoliskurs skall innehålla. Efter uppdrag av styrelsen ankommer det härefter på Polishögskolan att genomföra kursen.

Till utredningen har framförts att sjöpoliskursen i framtiden eventuellt kommer att genomföras på flera orter än Stockholm och att anledningen härtill är att utbildningskostnaden från och med den 1 juli 1992 beräknas bli väsentligt högre. Nästa sjöpoliskurs är planerad att äga rum först våren 1993. Med hänsyn härtill har Rikspolisstyrelsen (Polishögskolan) ännu inte beslutat på vilken eller vilka orter utbildningen skall genomföras.

**Repetitionsutbildning**

Vid de flesta sjögrupper bedrivs inte sjöpolisverksamhet under hela året. Flertalet av sjöpoliserna ägnar sig därför åt annan verksamhet under vinterhalvåret. Sjöpolisen tillämpar ett stort antal specialstraffrättsliga författningar, som erfarenhetsmässigt ofta är föremål för ändringar. Sjöpolisen är således i stort behov av årlig repetitionsutbildning om i vart fall några dagar. Tidigare har sådana kurser genomförts av samtliga sjögruppper var för sig eller så har några grupper gått ihop och gemensamt genomfört repetitionsutbildningen. I Stockholmsområdet har inte någon gemensam repetitionsutbildning genomförts år 1991. Enligt uppgift har det i huvudsak berott på bristande ekonomiska resurser. Från samtliga sjögrupper har påpekats att det är angeläget att repetitionsutbildning genomförs varje år.

Liksom sjöpolisen bedriver även kustbevakningen en mångskiftande verksamhet och har att tillämpa många författningsbestämmelser. Även kustbevakningstjänstemännen har därför ansett sig ha behov av årlig repetitionsutbildning. Det är varje region som svarar för sådan utbildning. Repetitionsutbildningen sker i dag endast i begränsad utsträckning, men tjänstemännen har hemställt om att den skall utökas.

Både sjöpoliser och kustbevakningstjänstemän har för utredningen uttalat att de båda myndigheterna med fördel borde kunna samordna repetitionsutbildningen inom de områden de bedriver samma eller näraliggande verksamhet. Redan i dag förekommer det att personal från kustbevakningen och sjöpolisen inbjudits till och deltagit i varandras repetitionsutbildning. Man kan dock inte säga att det är regel att så sker.

**Lokal utbildning**

Som ett komplement till sjöpolisutbildningen och den årliga repetitionsutbildningen sker lokal utbildning vid de olika sjögrupperna när så erfordras. Det kan vara fråga om ny lagstiftning, lokala föreskrifter, handhavande av båten och utrustningen etc.

**Auskultationstjänstgöring**

Personal från båda myndigheterna har uttalat att de är positiva till auskultationstjänstgöring hos den andra myndigheten under viss tid, upp till ett par veckor. De vill att sådan utbildning permanentas. Hittills har det nästan uteslutande varit kustbevakningstjänstemän som under en eller två veckor i utbildningssyfte tjänstgjort på olika avdelningar inom polisen.

**Information**

Det har påtalats att kustbevakningen och polisen inte i önskvärd

utsträckning känner till vad den andra myndigheten har för resurser. Som exempel har tjänstemän från kustbevakningen uppgivit att vakthavande befäl hos polisen inte alltid känner till vilka resurser och vilka polisiära befogenheter som kustbevakningstjänstemän har. Till följd härav blir kustbevakningen alltför sällan ianspråktagen av polisen.

Myndigheterna har förklarat att de är införstådda med att detta är ett informationsproblem och uppger sig ha för avsikt att verka för att komma till rätta med det.

### 3.4.2 Analys och förslag

Polisens och kustbevakningens grundutbildningar har enligt utredningens uppfattning så få anknytningspunkter att några effektivitetsfördelar inte skulle kunna uppnås genom att samordna vissa delmoment i kurserna. Dessutom ges kurserna på olika orter, vilket skulle medföra merkostnader för myndigheterna om delar av utbildningarna samordnades. Samma förhållande gäller sjöpolisutbildningen i jämförelse med kustbevakningens grundutbildning. För den händelse sjöpolisutbildningen helt eller delvis kommer att förläggas till Karlskrona kan dock eventuellt vissa samordningsfördelar finnas såsom till exempel gemensamma föreläsningar i specialagstiftning, som berör båda myndigheterna.

Vid genomförandet av sjöpoliskursen samarbetar polisen med marinen. Knappt halva kurstiden är förlagd till Berga Örlogsskolor. Från kursdeltagare har framhållits att radarutbildningen där håller mycket hög klass. Enligt vad utredningen inhämtat torde inte några ytterligare effektivitetsvinster kunna uppnås genom ökat samarbete med Marinen i utbildningshänseende.

Med hänsyn till den väsentliga kostnadsökningen för sjöpoliskursen från och med den 1 juli 1992, hyser utredningen oro för om polismyndigheterna i framtiden kommer att utbilda sjöpoliser i erforderlig omfattning.

Utredningen vill dock understryka att, eftersom sjöpolisverksamheten är en regional angelägenhet, kostnaderna för denna, liksom för utbildning av sjöpoliser, skall bestridas av länets medelsram och inte belasta någon enskild polismyndighets budget.

För att få tjänstgöra i minimibesättningen ombord på polisbåten krävs enligt Rikspolisstyrelsens med stöd av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen utfärdade föreskrifter att polismannen genomgått den nuvarande sjöpoliskursen.

Om Rikspolisstyrelsen - av kostnadsskäl - accepterar att sjöpoliskursen genomförs på flera håll i landet är det styrelsens skyldighet att tillse att utbildningens omfattning och kvalitet bibehålles. Oavsett om

utbildningen ges i Stockholm och/eller på flera orter är det enligt utredningens uppfattning nödvändigt att deltagarna i sjöpoliskursen genomgår examination av en kvalificerad, av Rikspolisstyrelsen godkänd och förordnad examinator. Det är också nödvändigt att utbildningen genomförs efter en av Rikspolisstyrelsen fastställd kursplan.

Såväl sjöpolisen som kustbevakningen bedriver en mångfacetterad verksamhet. Det åligger myndigheterna att bl.a. tillämpa en rad specialstraffrättsliga författningar. För sjöpoliserna tillkommer att flera av dem ägnar sig åt annan verksamhet under vinterhalvåret. Sjöpoliserna och kustbevakningstjänstemännen är därför i stort behov av årlig repetitionsutbildning. Även de poliser i kustlänen samt i länen kring Mälaren och Vänern vilka utreder brott mot sjölagstiftning m.m. har behov av årlig repetitionsutbildning.

För att ovannämnda personalgrupper skall klara av sina arbetsuppgifter på ett kompetent sätt är det, enligt utredningens mening, ett absolut krav, även i tider med knappa ekonomiska resurser, att de erhåller erforderlig repetitionsutbildning. Enligt de uppgifter utredningen inhämtat bör en sådan utbildning äga rum regionalt och pågå ungefär en vecka.

Inom de områden myndigheterna bedriver likartad eller näraliggande verksamhet kan med fördel myndigheterna samordna en eller ett par regionala utbildningsdagar. Vid dessa möten bör deltagarna ges tillfälle att diskutera gemensamma problem och dryfta tolkningar av olika bestämmelser för att nå en enhetlig tillämpning av dessa.

En delvis gemensam årlig repetitionsutbildning har även den fördelen att myndigheterna kan dela på kostnaderna för exempelvis externa föreläsare.

Övrig tid bör respektive myndighet, var för sig, genomföra repetitionsutbildning rörande sina specialområden.

Även de poliser som utreder brott med sjöanknytning bör om möjligt beredas tillfälle att deltaga i sjöpolisens årliga repetitionsutbildning. Så sker exempelvis i Norrland, där sjöpolisen i Luleå tillsammans med de poliser som handhar sjöutredningar i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Gävleborgs län, på initiativ av länspolischefen i Norrbotten, genomför en femdagars årlig repetitionsutbildning.

Som ett komplement till sjöpolisutbildningen och den årliga repetitionsutbildningen genomförs på sina håll lokal utbildning för sjöpoliserna. Som exempel härpå kan anges den praktiska utbildning som sjöpoliserna vid polismyndigheten i Nacka genomgått rörande handhavande av polisbåten och utrustningen ombord. Efter genomgången kurs har sjöpoliserna erhållit s.k. maskin B examen. Eftersom det finns olika typer av polisbåtar och utrustning är det särskilt

lämpligt att utbildning rörande båten och dess utrustning sker lokalt. Den lokala utbildningen skall bidraga till att vidmakthålla och utveckla sjöpolisernas teoretiska och praktiska kunskaper. Lokal utbildning bör ske fortlöpande när behov föreligger därav.

Skäl saknas för utredningen att närmare ange när lokal utbildning skall äga rum. Det är upp till varje polismyndighet med sjögrupp att bestämma när den är behövlig och omfattningen därav.

För att lära sig mera om verksamheten hos polisen respektive kustbevakningen anser utredningen att ett system med auskultationstjänstgöring där sjöpolisen/sjöutredaren respektive kustbevakningstjänstemannen i utbildningssyfte under en till två veckor tjänstgör hos den andra myndigheten vore värdefullt. För en kustbevakningstjänsteman kan det exempelvis vara lärorikt att följa med när polisen använder tvångsmedel i olika sammanhang. Denna tjänstgöring kan med fördel ske under vintertid då respektive myndighet torde vara minst belastad.

Även om auskultationstjänstgöring hos respektive myndighet inrättas på bred front finns det, enligt utredningens bedömning, ett behov av att fortlöpande informera varandra om sina respektive verksamheter och resurser. Detta med hänsyn till att endast ett begränsat antal tjänstemän hos myndigheterna kan genomgå den särskilda utbildningen. Om ett sådant informationsutbyte kommer till stånd mellan myndigheterna torde detta leda till att personalen erhåller ökad kännedom om och förståelse för den andra myndighetens verksamhet. Vidare bör ett sådant utbyte kunna klarlägga inom vilka områden och i vilka avseenden myndigheterna lokalt kan vara varandra behjälpliga. Det måste ankomma på myndigheterna själva att finna former för hur informationsutbytet skall ske.

Sammanfattningsvis anser utredningen

*att* några påtagliga effektivitetsvinster inte skulle uppkomma vare sig genom att polisen och kustbevakningen samordnar vissa delmoment i sina grundutbildningar eller att vissa delar av sjöpolisutbildningen samordnas med kustbevakningens grundutbildning,

*att* några ytterligare effektivitetsfördelar inte torde uppkomma genom ett djupare samarbete mellan sjöpolisen och marinen i utbildningshänseende,

*att* såväl sjöpoliserna/sjöutredarna som kustbevakningstjänstemännen är i behov av årlig regional repetitionsutbildning och att delar av denna utbildning med fördel kan samordnas mellan myndigheterna inom de områden de bedriver likartad verksamhet,

*att* auskultationstjänstgöring bör införas för sjöpoliser/sjöutredare och kustbevakningstjänstemän vid den andra myndigheten under en till ett par veckor

*att* polisen och kustbevakningen fortlöpande skall informera varandra om sina respektive verksamheter och resurser

*att* Rikspolisstyrelsen och den Centrala ledningen för Kustbevakningen bör tillse att de samordningsfördelar som utredningens ovannämnda förslag innebär tillvaratas av berörda myndigheter.

## 3.5 Materielutnyttjande

### 3.5.1 Behov av materiel

Som nämnts tidigare är kustbevakningen och sjöpolisen i huvudsak nöjda med de farkoster och den utrustning de har för att kunna klara av sina arbetsuppgifter. Efter besöken vid de polismyndigheter som har sjögrupp och de kuststationer vid kustbevakningen som dessa grupper samarbetar med kan utredningen konstatera att kustbevakningen är betydligt bättre utrustad med fartyg och båtar av olika slag samt övrig utrustning än sjöpolisen, som i princip endast har en polisbåt per sjögrupp samt den utrustning de oundgängligen behöver för att överhuvudtaget kunna bedriva sjöpolisverksamhet.

Flera sjögrupper har uppgivit att de som komplement till polisbåten behöver en mindre båt; en del önskar sig en snabbgående civil båt och en del vill i stället ha en arbetsbåt i aluminium eller gummi.

Utredningen har vid sina besök hos sjöpolisen och kustbevakningen erfarit att några kuststationer lånar ut mindre, snabbgående båtar och gummibåtar till sjöpolisen.

Båda myndigheterna har förklarat att de kan tänka sig att gemensamt införskaffa och samnyttja mindre båtar.

### 3.5.2 Analys och förslag

Det är upp till varje polismyndighet att, inom ramen för sitt förvaltningsanslag, införskaffa den utrustning som den anser sig ha behov av. Om behovet av att ensam disponera utrustningen inte är påtagligt eller om investeringen bedöms alltför kostsam, får det övervägas om det i stället är möjligt och rationellt att införskaffa och nyttja utrustningen tillsammans med en angränsande polismyndighet. När det gäller större utgifter eller dyrare investeringar avseende regional verksamhet såsom sjöpolisverksamheten ankommer det givetvis på länsstyrelsen att av länsramen avdela erforderliga medel i samband med fördelningen av medel till länets polismyndigheter.

Ett alternativ till det nyssnämnda är att låna utrustning från Kustbevakningen, vilket sker i viss omfattning redan i dag. Även lån av utrustning från sjöpolisen till kustbevakningen är tänkbart, men polisen har, som nämnts, betydligt mindre materiel att låna ut. Lån

av mindre båtar och utrustning mellan myndigheterna innebär enligt utredningens förmenande ett rationellt resursutnyttjande. Det är även möjligt att lån av liknande utrustning kan ske mellan kustbevakningen och de polisdistrikt som saknar sjögrupp. Enligt utredningens uppfattning kan det inte anses meningsfullt att skapa ett särskilt regelsystem för lån av mindre båtar och utrustning mellan myndigheterna. Myndigheterna måste i varje enskilt fall avgöra om ett sådant förfarande är rationellt och praktiskt.

Vad gäller införskaffande av gemensamma mindre båtar och samnyttjande av dessa mellan polisen och kustbevakningen anser utredningen att det vore mindre lämpligt av praktiska skäl. Utredningen vill därför inte förorda sådana gemensamma förvärv.

## 3.6 Ekonomi

### 3.6.1 Förändringar i budgetsystemet

I det fram till budgetåret 1992/93 gällande budgetsystemet har det ekonomiska utrymmet för lokala initiativ varit mycket begränsat. I de förvaltningsanslag som tilldelats polismyndigheterna genom Rikspolisstyrelsen ingick inte medel för polismanslöner och inte heller medel för större investeringar såsom fordon. Även om rörelsefriheten ökats väsentligt under senare år, har möjligheterna - i vart fall i de mindre och medelstora polismyndigheterna - att genom prioritering av medelsanvändningen påverka verksamheten varit utomordentligt små.

Från och med budgetåret 1992/93 kommer ett styrsystem, som bygger på mål- och resultatstyrning och på att medel anvisas över ramanslag, att införas inom polisen. Samtidigt införs systemet med länspolismästare i stället för länspolischef i de län där länspolismästarmodellen ännu ej genomförts.

I ekonomiskt hänseende innebär det nya systemet bl.a. att den hittillsvarande uppdelningen på ett flertal anslag och anslagsposter upphör. Regeringen kommer också att fördela ut ramanslag direkt till länsstyrelserna, som i sin tur skall fördela länets medel mellan de olika polismyndigheterna i form av medelsramar.

Vissa medel för större investeringar, till exempel i radiosystem, kommer även i fortsättningen att disponeras av Rikspolisstyrelsen. Även på regional nivå kommer det att vara nödvändigt att avsätta vissa medel för gemensamma behov inom länet. I fortsättningen kommer polismyndigheterna att ges rätt att använda anslagskredit, ta lån över riksgäldskontoret eller anslagsspara mellan budgetåren.

Polismyndigheterna kommer också att själva få bestämma hur många polistjänster det skall finnas vid respektive polismyndighet. I medelsramarna kommer även polislönerna att ingå. Eftersom lönerna

till personalen inom polisväsendet totalt utgör huvuddelen av anslaget innebär det att medelsramarna kommer öka väsentligt. Härigenom skapas automatiskt ett större utrymme för prioriteringar, både regionalt och lokalt.

### 3.6.2 Det nya styrsystemets möjligheter och risker - analys och förslag

Som anförts ovan innebär det nya styrsystemet att regering och riksdag i fortsättningen enbart skall ange målen för verksamheten samt kräva redovisning av resultaten. Först om myndigheterna inte klarat att uppfylla målen, skall regeringen gå in och rätta till eventuella fel.

Den stora skillnaden mellan det hittillsvarande detaljreglerande budgetsystemet och det nya styrsystemet är framför allt den stora frihet det senare systemet medger när det gäller att välja metod och medel.

Den förstärkning av den regionala organisationen som genomförandet av länspolismästarmodellen i hela landet innebär, gör det även möjligt att delegera uppgifter från regeringen och Rikspolisstyrelsen till främst länsnivån.

Ett uttryck för statsmakternas intentioner i detta hänseende är det starka inflytande över polisverksamheten i länen som det innebär att ansvara för de medel som ställs till länets förfogande och för fördelningen av dessa till polismyndigheterna. Det är också länsstyrelsen som skall bestämma i vad mån medel skall avsättas regionalt för gemensamma behov inom länet. Det ankommer således på länsstyrelsen att se till att de polismyndigheter vid vilka det skall finnas regionala funktioner såsom till exempel sjöpolisverksamhet tilldelas de extra medel ur länsramen som erfordras för drivande av verksamheten.

De flesta regionala funktioner, exempelvis trafikavdelningar, narkotikarotlar, tekniska rotlar och hundverksamhet, finns i samtliga län och det är därför självklart att medel för dessas behov tillförs varje läns medelsram.

Sjöpolisverksamhet bedrivs emellertid endast i ett mindre antal län. Dessa län måste således tillföras extra medel för att kunna bedriva verksamheten. Utredningen har ovan föreslagit att regeringen skall fastlägga inom vilka län sjöpolisverksamhet skall bedrivas, men delegera till länsstyrelserna att bestämma var inom länen sjögrupperna skall stationeras.

Om utredningens förslag följs innebär det att medelsramarna för de län som skall bedriva sjöpolisverksamhet uppräknas med de beräknade kostnaderna för verksamheten. Det ankommer sedan på be-

rörda länsstyrelser att tillföra sjöpolisdistriktens medelsramar de extra medel som erfordras för drivande av verksamheten.

De flesta polisbåtar bemannas med polismän enbart från baseringsmyndigheten. Undantag härifrån utgör karlstadbåten och nyköpingsbåten. Karlstadbåten bemannas av polismän från tre län och nyköpingsbåten av polismän från två län.

Fråga uppkommer då om medel för sjöpolisverksamheten i dessa fall skall tilldelas endast de län, inom vilka de två polisbåtarna är baserade eller om även de län, vilka bidrar med besättningsmän skall tilldelas extra medel.

Enligt hittills gällande budgetföreskrifter som utfärdats av Rikspolisstyrelsen har polismyndigheterna i Karlstad och Nyköping stått för alla kostnader för sjöpolisverksamheten utom för lönekostnaderna för de besättningsmän som kommer från andra polismyndigheter. Det bör då framhållas att polismanslönerna fram till den 30 juni 1992 inte ingått i polismyndigheternas förvaltningsanslag. I det nya systemet ingår, som tidigare nämnts även polismanslönerna i medelsramarna. Lönekostnaderna för sjöpoliserna kommer från och med budgetåret 1992/93 att utgöra en väsentlig del av de totala kostnaderna för sjöpolisverksamheten. Då de kommer att belasta polismyndigheternas förvaltningsanslag, är det nödvändigt att entydiga regler från början uppställs för hantering av kostnaderna mellan berörda polismyndigheter.

Det nuvarande systemet har visat sig enkelt och obyråkratiskt. Det är naturligt att traktamentskostnaderna behandlas av "båtmyndigheten" eftersom det är vid denna myndighet sjöpolisgruppens arbetstider och verksamhet redovisas.

Lönekostnader för polismän som kommer från annan polismyndighet bör stanna på deras anställningsmyndighet. Annat skulle skapa en onödig administration och anledningen till att de tjänstgör ombord på polisbåten är ju att den till del verkar inom deras distrikt. Det är därför inte fel att deras lönekostnader skall belasta den egna polismyndigheten.

Det förtjänar nämnas att lokalkännedom är värdefull och utredningen utgår därför från att länsstyrelserna även i fortsättningen kommer att träffa överenskommelser om gemensamma besättningar på dessa polisbåtar.

Sjögrupperna i Karlstad och Nyköping skiljer sig från övriga grupper genom att de både arbetar inom mer än ett län och att polisbåtarna bemannas även av polismän från andra län.

Det finns emellertid flera sjögrupper som arbetar utanför det egna länet, men som bemannar polisbåten enbart med polismän från den egna myndigheten. Exempel härpå är norrtäljegruppen som arbetar även inom Uppsala län och en av göteborgsbåtarna som går in i Hallands län.

Även i dessa fall anser utredningen att alla medel som erfordras för sjögruppernas operativa verksamhet skall tilldelas de län, inom vilka sjögrupperna är stationerade. I dessa fall spelar lönekostnaderna ingen roll.

Eftersom de flesta sjöpolisgrupperna arbetar även utanför det egna polisdistriktet, kan man säga att sjöpolisverksamheten delvis utövas som s.k. polisförstärkning. Vid polisförstärkning har den polismyndighet som tillhandahåller förstärkningen rätt att ta ut sina merkostnader av den polismyndighet som erhållit hjälpen.

När det gäller sjöpolisverksamheten har emellertid någon interndebitering inte skett. Anledningen härtill är att enligt Rikspolisstyrelsens budgetföreskrifter för de lokala polismyndigheterna skall samtliga kostnader för sjöpolisverksamheten stanna på de polismyndigheter som har polisbåt.

Om, i enlighet med utredningens förslag, alla medel, som krävs för drivande av sjöpolisgruppernas verksamhet, exklusive lönekostnaderna för de sjöpoliser som har sin tjänst i annat län, tillförs de län inom vilka sjögrupperna är stationerade, finns det ingen grund för interndebitering av kostnader enligt principerna för polisförstärkning när det gäller sedvanlig övervakningsverksamhet inom sjögruppens ansvarsområde.

Däremot bör hinder inte möta mot att debitera den polismyndighet, som inte ligger inom en sjögrupps ansvarsområde och som begär hjälp av en sjögrupp, exempelvis i samband med en regatta eller annat liknande evenemang. Ersättningens storlek bör i sådana fall överenskommas mellan berörda polismyndigheter.

Utredningen har i det föregående behandlat den ekonomiska hanteringen när det gäller av statsmakterna beslutade regionala sjöpolisgrupper.

Systemet med ramanslag gör det emellertid också möjligt att inom ett län prioritera sjöpolisverksamheten så högt att man väljer att avdela medel för en sjögrupp, även om regeringen inte beslutat härom. Det står självfallet även två eller flera länsstyrelser eller polismyndigheter fritt att gemensamt besluta om och bekosta drivande av en sjöpolisgrupp och inom sina ekonomiska ramar anskaffa eller förhyra en lämplig båt samt bemanna den.

Förutsättningar för polismyndigheterna att, om de så önskar, själva satsa på en utökad sjöpolisverksamhet öppnas genom att de skall få möjlighet att använda anslagskredit, ta lån över riksgäldskontoret eller anslagsspara mellan budgetåren.

Genom att statsmakterna inte heller skall lägga fast hur många polismanstjänster i olika grader det skall finnas vid varje polismyndighet, blir det även möjligt för polismyndigheterna att inom medelsramen utöka antalet polismän eller se till att exempelvis chef

för sjögrupp ges sådan lön och tjänstegrad att han ej - i vart fall annat än för egen meriterings skull - behöver tas i anspråk som vikarie för vakthavande befäl eller avdelningschef.

I avsnitt 3.3 har utredningen redovisat sin uppfattning att de föreskrifter, som rikspolisstyrelsen skall utfärda med stöd av 4 kap. 2 § polisförordningen, angående skyldighet för polisen att i samband med sin planering av verksamheten samråda med kustbevakningen, skall avse inte bara de län som organiserar sjöpolisgrupper utan alla län utefter våra kuster.

Utredningen förutsätter att ett sådant samråd kommer att resultera i ett ökat samarbete mellan myndigheterna. De eventuella kostnader som ett ökat anlitande av Kustbevakningens resurser kan komma att medföra, torde enligt utredningens uppfattning inte för de enskilda polismyndigheterna bli större än att de bör kunna bestridas inom ramen för berörda polismyndigheters förvaltningsanslag.

I ett renodlat mål- och resultatstyrningssystem med alla medel anvisade över ramanslag skall myndigheterna helt fritt och utan begränsande anvisningar avgöra vilka medel och metoder man anser sig böra använda för att uppfylla statsmakternas övergripande målsättning.

Detta synsätt, tillämpat på sjöpolisverksamheten, skulle innebära att regeringen inte skall ta ställning till om det inom vissa län behövs en sjöpolisgrupp för att fullgöra de sjöpolisiära uppgifter som krävs för att uppfylla målsättningen eller om detta kan låta sig göras på annat sätt, till exempel genom samarbete med Kustbevakningen. Vid ett sådant förhållande är det inte självklart att nu berörda läns medelsramar skall beräknas med hänsyn till kostnaderna för drivande av sjöpolisverksamhet i nuvarande form.

Det är sannolikt att ett renodlat mål- och resultatstyrningssystem inom polisen kommer att genomföras på sikt, då myndigheterna lärt sig att hantera den budgetreform som genomförs från och med budgetåret 1992/93, och som fortfarande innebär vissa begränsningar av myndigheternas handlingsfrihet.

Utredningen måste dock konstatera att det finns risker med ett system som bygger på total handlingsfrihet för myndigheterna när det gäller verksamheter av den typ som sjöpolisverksamheten representerar. I detta liksom i de flesta andra fall är det ytterst ekonomin, dvs. tillgången på medel som är avgörande för hur man kommer att agera i länen. I ett kärvt ekonomiskt läge är risken uppenbar att sjöpolisverksamheten inte kommer att bedömas tillhöra de högst prioriterade verksamhetsgrenarna. Om man tvingas göra en hård prioritering av användningen av knappa resurser, har det tidigare visat sig att polismyndigheterna alltid i första hand måste satsa på utryckningsverksamheten för att kunna tillgodose allmänhetens berättigade krav på att polis alltid finns i beredskap och kan komma till hjälp då så behövs.

Ett upprätthållande av utryckningsverksamheten på en godtagbar nivå går erfarenhetsmässigt ut över de delar av polisverksamheten som är mera av servicekaraktär, typ kvarterspolisverksamhet, brottsförebyggande verksamhet, undervisning i skolor etc.

Av de statistikuppgifter över av de olika sjöpolisgrupperna gjorda ingripanden, som utredningen tagit del av, framgår att deras verksamhet till stor del är av servicekaraktär. Den direkt repressiva andelen är inte så omfattande, sannolikt beroende på att deras blotta närvaro på sjön i polismålade båtar har en betydande brottspreventiv effekt.

Utredningen drar av detta slutsatsen att det finns stor risk för att man kommer att tvingas dra ner på sjöpolisverksamheten om resurserna är knappa och andra uppgifter bedöms angelägnare. Utredningen har vid sina besök hos polismyndigheterna kunnat konstatera att man på vissa håll redan nödgats avkorta seglationsperioden av ekonomiska skäl.

Utredningen anser det vore olyckligt om inte sjöpolisen, som måste anses ha en väsentlig funktion att fylla, bl.a. för människors säkerhet på sjön, även i kärva ekonomiska lägen kan fullgöra sina uppgifter.

Utredningen vill därför för sin del stanna för att regeringen i vart fall tillsvidare behåller rätten att besluta om i vilka län det skall finnas en regional funktion för sjöpolisverksamhet och i konsekvens härmed också tillför dessa län extra medel för verksamheten.

I det föregående har utredningen huvudsakligen behandlat personal- och driftskostnader. Till driftskostnader hänförs då även kostnaderna för underhåll av polisbåten, bl.a. motorbyten. Med hänsyn till att motorbyten måste ske med viss regelbundenhet och kostnaderna härför är mycket höga, är det nödvändigt att dessa beaktas vid medelstilldelningen.

Kostnaderna för anskaffande av polisbåtarna och utrustande av dem har hittills belastat ett särskilt utrustningsanslag, som hanterats av Rikspolisstyrelsen.

I det nya budgetsystemet finns inte längre något utrustningsanslag. I stället beräknas medel för större investeringar under anslaget B 5 Lokala polisorganisationen, rampost 25, gemensamma behov inom polisen.

En polisbåt kostar i 1991 års prisnivå i utrustat skick ca tre miljoner kronor. Enligt utredningens uppfattning torde det vara svårt att inrymma kostnadsposter av denna storleksordning i en länsram. Härtill kommer att en polisbåt inte är en standardbåt som kan köpas i färdigt skick. Varje polisbåt byggs och anpassas just för den sjöpolisgrupp som skall använda den. Arbetet härmed är tidsödande och fordrar stor erfarenhet och ingående kunskaper.

Utredningen föreslår därför att anskaffande och utrustande av

polisbåtarna även i fortsättningen skall ombesörjas av Rikspolisstyrelsens tekniker i samråd och tillsammans med berörd personal.

Merparten av polisbåtarna är äldre än tio år. Det är angeläget att Rikspolisstyrelsen tillförs medel i sådan omfattning att de äldsta polisbåtarna successivt kan bytas ut när så erfordras med hänsyn till båtarnas ekonomiska livslängd. Om så inte sker kommer reparationskostnaderna för båtarna att öka drastiskt inom den närmaste framtiden.

Utredningen finner det naturligt att, om statsmakterna i enlighet med Justitieutskottets rekommendation beslutar om en utbyggnad av sjöpolisverksamheten och om utredningens förslag om inrättande av två nya sjöpolisgrupper då godtas, erforderliga medel härför tillförs polisväsendets anslag.

Sammanfattningsvis föreslår utredningen

*att* regeringen i anslagsramen för de län som skall organisera en sjöpolisgrupp beräknar medel för alla med gruppens arbete förenade kostnader, exklusive lönekostnaderna för de sjöpoliser som har sin tjänst i annat län såsom är fallet beträffande delar av besättningarna på karlstadbåten och nyköpingsbåten,

*att* medel för anskaffande och utrustande av polisbåtarna skall tillföras anslaget B 5 Lokala polisorganisationen, rampost 25, gemensamma behov inom polisen.

# 4 Övriga frågor

## 4.1 Sjöpolisens verksamhet i krigsorganisationen

Enligt uppgift från Säkerhetspolisens försvarsenhet, som ansvarar för frågor rörande polisens uppgifter inom totalförsvaret, har sjöpolisen inte ålagts någon speciell uppgift i krigsorganisationen. De olika sjögrupperna avses även vid krigstillstånd fullgöra polisiära uppgifter under ledning av polisiärt befäl.

Från Marinen har utredningen inhämtat synpunkter på sjöpolisens verksamhet i krigsorganisationen. Dessa kan sammanfattas på följande sätt.

- "Chefen för Marinen vill inledningsvis framhålla betydelsen av sjöpolisens verksamhet som är en viktig del av den fredstida övervakningen av våra skärgårdsområden och våra militära anläggningar,
- I fred samverkar sjöpolisen med bl.a. Kustbevakningen och Marinen i detta hänseende,
- Betydelsen av denna övervakning ökar i ett kris- och krigsläge. Chefen för Marinen förutsätter att sjöpolisen organisatoriskt och personellt hålls samman i händelse av mobilisering,
- Ökade krav ställs dock i kris och krig på samordning av de olika myndigheternas totala resurser. För att säkerställa behovet av detta föreslår Chefen för Marinen att sjöpolisen i ett krisläge knyts hårdare till Kustbevakningen,
- Genom att Kustbevakningen vid krigstillstånd eller efter särskilt regeringsbeslut ingår i Marinens krigsorganisation skapas härmed de bästa möjliga förutsättningarna för att i krig samordna de knappa resurserna för bl.a. gräns- och ytövervakning".

Enligt vad utredningen inhämtat har sjöpoliserna som regel genomgått den särskilda gränsövervakningsutbildningen och ingår i gränsövervakningen enligt de av länsstyrelserna upprättade gränsövervakningsplanerna. Det är därför viktigt att sjöpoliserna inte inkallas till militärtjänst i händelse av mobilisering.

Vid krigstillstånd kommer polisen att drabbas av personalbortfall på

grund av att ett stort antal polismän inkallas i militärtjänst. Även om detta bortfall inte drabbar sjöpolisen direkt, försvagas ändå polisorganisationen avsevärt samtidigt som polisen kommer att få en mängd uppgifter som man inte har i fredstid.

Sjöpolisen samverkar och samarbetar som framgått tidigare i utredningen mycket intimt med Kustbevakningen. Sjöpolisen samarbetar också med Marinen, även om det av naturliga skäl inte sker i samma utsträckning som med Kustbevakningen, vilken ju bl.a. har rent polisiära uppgifter och befogenheter.

Utredningen anser det naturligt att sjöpolisen vid krigstillstånd kommer att väsentligt öka samarbetet både med Marinen och Kustbevakningen och att den bäst fyller en funktion i totalförsvaret om den kvarblir under polisiär ledning. Något skäl att, som Chefen för Marinen föreslår, i ett kris- och krigsläge knyta sjöpolisen hårdare till Kustbevakningen, anser utredningen inte föreligger.

## 4.2 EG-aspekter

Utredningen har tagit del av regeringens "Kommittédirektiv till kommittéer och särskilda utredare angående beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten", (Dir 1988:43).

Såvitt utredningen kan bedöma är inte sjöpolisverksamheten eller de förslag som utredningen framlägger av sådan beskaffenhet att de berörs av den redovisningsskyldighet som anges i direktiven.

## 4.3 En tolkningsfråga

Till utredningen har framförts att det råder osäkerhet om Kustbevakningens polisiära befogenheter enligt LKP även gäller i hamnområden inom det fysiska övervakningsområde som anges i lagen. Som nämnts ovan stadgas i 1 § LKP att lagen är tillämplig när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren. Det anges varken i lagen eller i förarbetena till denna särskilt om LKP även omfattar hamnområden inom det geografiskt avgränsade området. I Sjöövervakningskommitténs betänkande Samordning av övervakningen och räddningstjänsten till sjöss, Ds H 1980:1 s. 71, uttalas att "De vattenområden där kustbevakningen skall bedriva övervakning och ha möjlighet att göra ingripanden anges i 1 §. Samma beskrivning av kustbevakningens ansvarsområde gäller beträffande oljebekämpning till sjöss". I propositionen 1981/82:114 s. 20, som föregått lagen (1982:395) om Tullverkets medverkan vid polisiär övervakning m.m. (LTP), anges att beskrivningen av det fysiska övervakningsområdet i lagen motsvarar en formulering som använts i annat sammanhang rörande Tullverkets

(numera Kustbevakningens) ansvar för oljebekämpningen till sjöss.

Enligt 2 § instruktionen för Tullverket (1973:884), i dess lydelse från och med den 1 juli 1974, svarade denna myndighet för åtgärder till havs och i kustvattnen, Vänern och Mälaren för att avvärja eller begränsa skada till följd av utflöde av olja eller annat som är skadligt, dock ej i hamnar. Enligt brandlagen (1974:80), som numera ersatts av räddningstjänstlagen (1986:1102), ansvarade ej kommunerna för oljebekämpningen m.m. till havs eller i kustvattnen, Vänern eller Mälaren, dock var lagen tillämplig på sådana åtgärder i hamnar. I räddningstjänstlagen anges det fysiska övervakningsområdet på sätt att Kustbevakningen svarar för bekämpningen när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet inom Sveriges sjöterritorium, med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar samt andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren.

Från Kustbevakningen har hävdats att dess tjänstemän enligt LKP äger verka även inom hamnområden som täcks av det fysiska övervakningsområdet. Ingripanden har företagits där, utan att invändningar framförts, redan före LTP och LKP då ingripandena gjordes med stöd av bl.a. jakt- och fiskelagstiftningen samt sjötrafiklagstiftningen. Jämförelse kan även enligt Kustbevakningen göras med kustbevakningstjänstemans befogenhet att ingripa med stöd av tullagstiftningen där helt naturligt hamnområden ingår i det fysiska övervakningsområdet.

Enligt propositionen 1981/82:114 s. 19, var syftet med LTP att skapa förutsättningar för ett rationellt system där Tullverkets kustbevakningstjänstemän utrustas med befogenheter att ingripa i situationer där en polis inte finns tillgänglig.

Enligt utredningens mening skulle ett undantagande av hamnområden från det fysiska övervakningsområdet som anges i LTP/LKP strida mot syftet med lagstiftningen. Ett hamnområde kan sträcka sig långt utanför den egentliga hamnen. Det vore enligt utredningens uppfattning direkt olämpligt med hänsyn till lagens syfte om kustbevakningstjänstemannen inte fick ingripa inom hamnområden där en hel del överträdelser mot olika författningar torde ske. Om lagstiftaren avsett att begränsa kustbevakningstjänstemännens befogenheter enligt lagen till att inte omfatta hamnområden i det fysiska övervakningsområdet torde detta otvetydigt kommit till uttryck i lagen. Med lokutionen "Denna beskrivning av det fysiska övervakningsområdet motsvarar en formulering som använts i annat sammanhang" i ovan nämnda proposition s. 20, torde departementschefen ha velat förklara att annan lagstiftning tidigare fått sitt fysiska övervakningsområde bestämt på ett liknande sätt. Om departementschefen i stället åsyftat identitet mellan LTP och de ovan nämnda författningarnas fysiska övervakningsområden torde han ha angivit att författningarna skulle

ha samma geografiska begränsning av övervakningsområdet.

Med hänsyn till det ovan anförda anser utredningen vid en helhetsbedömning att kustbevakningstjänstemännen med stöd av 1 § LKP även äger verka inom hamnområden som täcks av det fysiska övervakningsområdet. Otydligheten i lagen härvidlag har dock inte den karaktären att utredningen anser det nödvändigt att föreslå en ändring i lagen. Om det under remissbehandlingen av detta betänkande visar sig att oklarhet fortfarande råder, bör regeringen överväga vilka klarlägganden som kan behövas.

# Bilagor

# Kommittédirektiv

Dir. 1991:58

## Översyn av sjöpolisen

Dir. 1991:58

Beslut vid regeringssammanträde 1991-06-27

Chefen för civildepartementet, statsrådet Johansson, anför.

### 1 Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att se över sjöpolisens verksamhet och organisation.

Huvuduppgiften skall vara att utreda hur sjöpolisens verksamhet skall utformas för att allmän ordning och säkerhet skall kunna upprätthållas med tillräcklig effektivitet till sjöss och i skärgården. Detta skall kunna ske på ett sätt som innebär att samhällets resurser för ändamålet används på det mest rationella och ekonomiska sättet. I uppdraget ingår att undersöka förutsättningarna för en ytterligare samverkan och samordning mellan sjöpolisen och kustbevakningen.

### 2 Bakgrund

Huvudansvaret för polisiär verksamhet till sjöss åvilar polismyndigheterna (jfr 2 § polislagen 1984:387). Sjöpolisenheternas arbetsuppgifter är i första hand att upprätthålla allmän ordning och säkerhet till sjöss, utmed stränder och kajer samt på öar och holmar. Vidare utförs spaning och övervakning av efterlevnaden av föreskrifter beträffande jakt, fiske, sjötrafik och vattenförorening samt tillsyn av skyddsområden. Till uppgifterna hör även att bedriva spaning och utredning i fråga om brott som sker inom dessa områden samt spaning efter personer och gods; i sistnämnda hänseenden gäller det i praktiken främst sökandet efter försvunna personer och efter stulna fritidsbåtar. Till de mera framträdande polisiära uppgifterna hör sjötrafikövervakning, utlänningskontroll samt gräns- och skyddsområdesövervakning.

Sjöpolisen ingår, liksom kustbevakningen, även i sjöräddningsorganisationen. Sjöpolisen skall också tillgodose de särskilda uppgifter i form av bl.a. polisiär service till kust- och skärgårdsbefolkningen och den verksamhet som närmast motsvarar kvarterspolisverksamheten på land.

Samhällets sjöövervakning omfattar vidare uppgifter där flera olika myndigheter har ansvar för tillsynen av att lagar och andra bestämmelser efterlevs. Som exempel kan nämnas marinens och kustbevakningens uppgift att svara för den allmänna gränsövervakningen och övervakningen av Sveriges sjöterritorium samt marinens tillträdeskontroll av statsfartyg. Polisiär verksamhet till sjöss bedrivs till vissa delar av såväl kustbevakningen som sjöpolisen. I sjöövervakningen kan också till en del inbegripas sjösäkerhetsfrågor och sjöräddningstjänst. Inom ramen för sjösäkerheten är sjöfartsverket huvudansvarigt för farledsverksamheten och för fartygsinspektionen. I inspektionsverksamheten deltar numera också kustbevakningen. När det gäller sjöräddningstjänsten har sjöfartsverket huvudansvaret för efterforskning av människor i sjönöd, medan kustbevakningen svarar för räddningstjänsten när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet.

Kustbevakningstjänstemännen har genom lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning fått samma befogenheter som polismän när kustbevakningen bedriver övervakning för att hindra brott, bl.a. mot bestämmelserna som gäller utlänningars rätt att uppehålla sig inom visst område, jakt, fiske, naturvård, trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken samt fartygsregistrering och identifiering. De polisiära arbetsuppgifterna ankommer, som tidigare nämnts, dock primärt på polisen.

Sjöpolisen disponerar i dag 15 polisbåtar stationerade vid 13 polismyndigheter. Tillgänglig statistik visar att dessa polisbåtenheter redovisar ca 6000 ingripanden per år. Det motsvarar antalet ingripanden vid en medelstor polismyndighet som t.ex. Falun, Trelleborg eller Visby.

Sjöpolisverksamhet bedrivs för närvarande i följande åtta regioner.

| | |
|---|---|
| Luleåregionen | 1 båt |
| Stockholmsregionen | 6 båtar |
| Västeråsregionen | 1 båt |
| Nyköpingsregionen | 1 båt |
| Karlskronaregionen | 1 båt |
| Göteborgsregionen | 3 båtar |
| Karlstad/Vänernregionen | 1 båt |
| Västerviksregionen | 1 båt |

Regeringen bestämmer i beslut om polismyndigheternas grundläggande organisation vid vilka polismyndigheter som det skall finnas en funktion för

sjöpolisverksamhet. Verksamheten leds från den lokala polismyndigheten där sjöpolisen är stationerad. Samordning och planering äger rum inom respektive region.

### 3 Frågans tidigare behandling

Rikspolisstyrelsen har vid flera tillfällen (i anslagsframställningar och yttranden) påtalat nödvändigheten av att sjöpolisen tillförs personella och materiella resurser så att den kan fullgöra sina uppgifter till sjöss. Detta bl.a. mot bakgrund av att, sedan den nuvarande sjöpolisorganisationen fastställdes, förändrade förhållanden såsom t.ex. ökad fritid, ökat antal fritidsbåtar samt ökad fritidsbebyggelse i skärgårdsområdena har medfört att behovet av polisiära insatser både i form av brottsförebyggande verksamhet och bättre övervakning ökat mycket kraftigt. Med sjöpolisens nuvarande resurser kan endast en liten del av landets kustområden övervakas någorlunda kontinuerligt. Med undantag för begränsade områden kring respektive polisbåts stationeringsort förekommer inte någon egentlig sjöpolisverksamhet på kuststräckorna mellan Luleå och Norrtälje samt mellan Karlskrona och Göteborg.

I regeringens proposition 1989/90:127 om kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen m.m. aktualiserades bl.a. frågorna kring förhållandet mellan kustbevakningen och sjöpolisen. I propositionen, som bygger på kustbevakningskommitténs slutbetänkande (SOU 1989:26) Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen, föreslås att sjöpolisens och kustbevakningens verksamhet samordnas ytterligare och att frågan om hur behovet av polisiär verksamhet till sjöss skall kunna tillgodoses övervägs närmare. Föredragande statsrådet anför (s. 8) att chefen för civildepartementet senare och efter samråd med chefen för försvarsdepartementet kommer att ta upp vissa frågor om den polisiära verksamheten till sjöss och de därtill hörande spörsmålen om resursfördelning och samverkan mellan polisen och kustbevakningen.

Vid behandlingen av propositionen i riksdagens försvarsutskott inhämtades yttrande från justitieutskottet (1989/90:FöU8 resp. 1989/90:JuU2). Justitieutskottet hänvisade inledningsvis till vad som i tidigare sammanhang (bl.a. JuU 1976/77:27, JuU 1985/86:19 och JuU 1986/87:3 y) sagts i olika frågor om kustbevakningen och om förhållandet mellan sjöpolisen och kustbevakningen. Justitieutskottet konstaterade därvid att sjöpolisens och kustbevakningens uppgifter i fråga om polisiär övervakning till sjöss till viss del sammanfaller och att de polisiära arbetsuppgifterna primärt ankommer på polisen. Åtgärder för att säkerställa ett gott samarbete mellan sjöpolisen och kustbevakningen samt att klarlägga förekommande gränsdragningsproblem

bör därför enligt utskottet ägnas uppmärksamhet. Utskottet anslöt sig vidare till kravet på en utbyggnad av sjöpolisens resurser.

Frågan om behovet av att se över sjöpolisens verksamhet har också berörts av riksdagen i samband med behandlingen av 1991 års budgetproposition (1990/91:JuU23).

Mot bakgrund av vad jag nu anfört anser jag att tiden är mogen för en översyn av sjöpolisens verksamhet och organisation. Uppdraget bör anförtros en särskild utredare.

## 4 Uppdraget

En kartläggning av ansvarsområden för sjöpolisen och kustbevakningen bör ske. Ett första steg bör vara att bedöma vilka behov av polisiära insatser som finns till sjöss och i skärgården. Av intresse är därvid att närmare analysera var det rent geografiskt finns behov av sjöpolisens närvaro. Vid övervägande av behovet av polisiära insatser till sjöss bör utredaren belysa både behovsnivån inom de områden som i dag täcks av sjöpolisens verksamhet och vilket behov som kan finnas inom områden där sjöpolisorganisation i dag saknas.

Med sjöpolisiär verksamhet avses i detta sammanhang inte endast sjötrafikövervakning och annan polisverksamhet som utförs med hjälp av båt. Också behovet av brottsutredning, brottsförebyggande verksamhet och andra former av polisiär verksamhet i kustområden där båten är ett nödvändigt eller naturligt transportmedel vid det polisiära arbetet bör belysas.

Med utgångspunkt i den angivna kartläggningen av behovet av sjöpolisiära insatser bör utredaren överväga hur detta behov lämpligen bör tillgodoses så att samhällets resurser sammantaget används så effektivt som möjligt. Utredaren bör därvid ta ställning både till den funktionella och till den geografiska ansvarsfördelningen mellan polisen och kustbevakningen. I detta ligger bl.a. att överväga arbetsfördelning och samverkansformer inom de områden av kusten där både polisen och kustbevakningen bör förekomma. Utredaren bör också ta ställning till om en sjöpolisorganisation måste finnas längs hela kusten eller om behovet av sjöpolisiära insatser på vissa avsnitt kan tillgodoses i andra former, t.ex. genom att kustbevakningen utför polisiärt arbete på uppdrag av polisen.

Frågor som också bör belysas är om effektivitetsvinster kan göras genom olika former av gemensamt resursutnyttjande eller annan samverkan mellan polis och kustbevakning och eventuellt marinen när det gäller utbildning, utrustning, transporter e.dyl. Det bör också stå utredaren fritt att undersöka vilka effekter en omfördelning av resurser mellan myndigheterna inom befintliga ramar för polisen och kustbevakningen skulle ge.

Utredaren bör ange på vilka platser i landet som sjöpolisiära funktioner behövs och hur stora de bör vara. Också frågor om sjöpolisens utrustning och utbildning bör behandlas närmare i den mån utredaren anser att det behövs förändringar på dessa områden.

I dag utövas sjöpolisverksamheten delvis som s.k. polisförstärkning från ett län till ett annat. Utredaren bör utvärdera denna ordning och ta ställning till om det kan behövas förändringar när det gäller styrformerna för den sjöpolisiära verksamheten. När det gäller dessa frågor bör utredaren hålla ett nära samband med pågående projekt rörande nytt budgetsystem för polisen och översyn av organisationsstrukturen inom polisen (se prop. 1990/91:100 Bil 15 s. 62).

Också sjöpolisens verksamhet i krigsorganisationen bör beröras.

I detta sammanhang bör också erinras om regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående dels utredningsförslagens inriktning (Dir. 1984:5), dels angående beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (Dir. 1988:43).

Den särskilde utredaren bör ge berörda fackliga huvudorganisationer tillfälle att föra fram synpunkter.

Utredningsuppdraget bör vara slutfört före utgången av juni 1992.

Jag har i detta ärende samrått med chefen för försvarsdepartementet.

## 5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för civildepartementet

- att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéförordningen (1976:119) – med uppdrag att göra en översyn av sjöpolisen,
- att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta trettonde huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

## 6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Civildepartementet)

*Bilaga 2*

*Redovisning av de uppgifter som lämnats utredningen vid dess besök vid varje sjögrupp och deras respektive samarbetspartner vid Kustbevakningen. Vidare en kort redogörelse från besök och kontakter med polis och kustbevakning i vissa län där sjögrupp inte är stationerad och där behov eventuellt finns av en sådan*

## Polismyndigheten i Stockholm

*Allmänt*

Polismyndigheten disponerar två polisbåtar. De är från år 1978 och år 1982. Chefen för sjögruppen upprättar årlig redogörelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Hela den isfria tiden är seglationstid.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Den är organiserad som en fast grupp om 23 personer (en sjögruppchef, tre poliser som arbetsledare, 18 sjöpoliser i patrulltjänst och en administratör, som ej är polis). Sjögruppen bedriver verksamhet hela året. Under högsäsong tillkommenderas fyra poliser till sjögruppen. Vintertid minskas antalet sjöpoliser i patrulltjänst till ungefär hälften. Några sjöpoliser är vintertid placerade i båtkommissionen på kriminalavdelningen. Tjänstgöringsschemat bygger på tre-mans besättningar.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåtarna.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en mångskiftande verksamhet med både repressiv och preventiv verksamhet. Det går inte med säkerhet att skatta förhållandet mellan repressiva och preventiva åtgärder, eftersom inriktningen varierar under året. Under högsäsong är sjötrafikövervakningen viktigast. Andra viktiga arbetsuppgifter är sjöräddningsuppdrag, båtstölder och sjöfylleri. Under denna tid får den brottsförebyggande verksamheten komma i andra hand. På vintern

ägnar sig sjöpoliserna i patrulleringstjänst främst åt ordningshållning i hamnar m.m. och utlänningskontroll vid Finlandsbåtarna. Några sjöpoliser är avdelade för utredningsverksamhet bl.a. sjöutredningar. Sådant arbete sker huvudsakligen under vinterhalvåret. Under denna tid prioriteras den brottsförebyggande verksamheten.

*Ekonomi*

Chefen för sjögruppen ansvarar för sjögruppens budget som omsluter 1 100 000 - 1 200 000 kr. Budgeten omfattar allt utom löner.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med polisbåtarna och övrig utrustning. Den anser att behov föreligger av en mindre, snabbgående civil båt som komplement för att bl.a. beivra fartöverträdelser och båtstölder. Helst ser gruppen att den tillförs en egen sådan båt. Annars bör det övervägas om inte sjögrupperna i regionen gemensamt kan tillföras en sådan båt.

*Utbildning*

Sjöpolisutbildningen är bra. Den regionala årliga repetitionsutbildningen för sjöpoliser, som inställts år 1991 på grund av bristande ekonomiska resurser, bör omgående återinföras, eftersom det finns ett stort behov av sådan utbildning.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Myndigheterna byter tjänstgöringslistor/patrulleringslistor och veckoplaner med varandra. Ett problem är dock att Kustbevakningens planeringsrutiner beträffande patrulleringslistor skiljer sig från polisens. År 1990 har ett ramavtal träffats om samverkan och samarbete mellan sjögrupperna i länet och Kustbevakningen i region Ost av länspolismästaren i Stockholm och regionchefen vid Kustbevakningen i region Ost. Sådant avtal har även träffats för år 1991. Till dessa avtal har fogats dokument som närmare anger var och när gemensamma aktioner skall äga rum och vilka enheter som skall deltaga. År 1991 har tre storkontroller genomförts i regionen bl.a. i Vaxholm och Stockholm. På lokal nivå träffas chefen för sjögruppen och områdeschefen vid kustbevakningen en gång i månaden. Då planerar de gemensam verksamhet vid riktade kontroller och vid större evenemang. Chefen för sjögruppen begär hjälp av Kustbevakningen ca 30 gånger per år. Några s.k. spontana aktioner tillsammans med Kustbevakningen har därutöver inte förekommit.

Chefen för sjögruppen och områdeschefen byter vederlagsfritt utbildningstjänster med varandra. Sjöpolisen behöver fortbildning i Kustbevakningens specialämnen. Viss repetitionsutbildning för sjöpolisen kan eventuellt samordnas med Kustbevakningen.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är bra, men sjögruppernas verksamhetsområden behöver inte vara så strikta. Den polisbåt i regionen som vid en akut arbetsuppgift befinner sig närmast ingripandeplatsen bör åtaga sig arbetsuppgiften, även om denna råkar vara utanför det egna verksamhetsområdet. Stockholms ledningscentral borde sköta den regionala ledningen för alla sex båtarna i regionen, såvitt avser akuta arbetsuppgifter. Alla båtar skulle då rapportera till ledningscentralen var de befann sig och när besättningarna hade jour eller beredskap. Utöver de akuta arbetsuppgifterna bör ledningscentralen inte styra verksamheten i de olika sjögruppernas verksamhetsområden, utan det bör ankomma på respektive polismyndighet.

**Kustbevakningsområde Stockholms län och Mälaren, Norra Hammarbyhamnen, Stockholm (områdeschefen och representanter från kuststationen i Dalarö)**

*Allmänt*

Från och med den 1 januari 1992 har regioninspektören (före detta områdeschefen) ansvar för samverkan och samarbete med polismyndigheterna i hela Stockholms län samt polismyndigheterna runt Mälaren. Kuststationen Norra Hammarbyhamnen skall, liksom regioninspektören, flytta till Vaxholm under år 1992.

*Samarbetet med sjögrupperna m.m.*

Samarbetet med sjögrupperna fungerar utmärkt. Samverkan och samarbetet mellan myndigheterna har lett till att man kan täcka upp för varandra och mer frekvent övervaka större områden samt tillsammans klara av att genomföra större pådrag. Principöverenskommelsen mellan länspolismästaren och chefen för region Ost vid Kustbevakningen om samarbete har betytt mycket för samarbetet på lokal nivå. Regioninspektören (områdeschefen) har fortlöpande direktkontakt med de polismyndigheter som har sjögrupp rörande samarbete m.m. Varje vecka översänds Kustbevakningens veckoplaner till det vakthavande befälet i polisdistrikt med sjögrupp samt till respektive sjögruppchef. Polisen sänder varje vecka sina respektive veckoplaner till regioninspektören och chefen för den kuststation de sam-

arbetar med. Den planerade gemensamma verksamheten har genomförts till ca 80 procent. Även spontana former av samverkan har skett mellan sjögrupper och de olika fartygsbesättningarna vid Kustbevakningen. Vid samordnade aktioner har det hänt att båtarna bemannats med s.k. mixade besättningar. Samarbetet med sjögruppen i Västerås (Mälaren) har endast skett sporadiskt.

Ett problem för Kustbevakningen är att en del vakthavande befäl hos polisen synes ha dåliga kunskaper om vad Kustbevakningen kan bistå polisen med inom ramen för LKP. Några chefer för de olika ordningsavdelningarna i länet har utnyttjat Kustbevakningen i en rad olika ärenden rörande transporter, sjöfylleri, jakt- och fisketillsyn etc.

En tid har fartygsbesättningarna från kuststationen på Dalarö ringt till vakthavande befäl i de olika polismyndigheterna när kustbevakningsfartygen gått in i deras respektive distrikt. Kommunikationen har emellertid blivit ensidig och när Kustbevakningen sällan blivit utnyttjad av polisen har denna kontakt upphört.

*Utbildning*

Kustbevakningstjänstemännen är nöjda med den grundläggande LKP utbildningen. De polisiära arbetsuppgifterna i området är så frekventa att kustbevakningstjänstemännen erhåller erforderlig praktik i tillämpning av LKP. Däremot finns det behov av årlig repetitionsutbildning för kustbevakningstjänstemännen i större omfattning än vad som sker i dag. En sådan utbildning kan med fördel samordnas med sjöpolisen inom de områden de bedriver samma eller näraliggande verksamhet. Gemensam repetitionsutbildning kan bidraga till en enhetlig syn på tillämpningen av gällande författningar. Myndigheterna torde tillsammans kunna engagera kvalificerade externa föreläsare i större omfattning än vad de klarar var för sig.

För att öka förståelsen för polisiärt arbete och för att knyta personkontakter vore det önskvärt om kustbevakningstjänstemän under vintertid fick auskultera vid polisen under ett par veckor.

För att informera vakthavande befäl m.fl. vid polisen om kustbevakningen som en resurs kunde eventuellt polisens interntelevisionsgrupp (ITV) göra en film om Kustbevakningen som skildrar vad myndigheten har för polisiära befogenheter och i vilka avseenden polisen kan utnyttja kustbevakningen.

*Framtid*

För att ytterligare effektivisera samarbetet och samverkan mellan myndigheterna bör det eftersträvas att personalen erhåller likartade arbetstidsavtal.

Med hänsyn till antalet polismyndigheter med sjögrupp som regioninspektören främst skall samverka med kan detta samarbete

stundom bli onödigt detaljrikt och omfattande vad gäller planering, uppföljning m.m. Det bästa för kustbevakningen vore om en gemensam planerings- och ledningsdetalj för sjöövervakningen skapades i Stockholms län där kustbevakningens och sjöpolisens ledningar samlokaliserades. Om detta inte är möjligt bör det övervägas om inte Stockholms ledningscentral skall ha det direkt operativa ansvaret för samtliga polisbåtar i Stockholmsområdet. En annan tänkbar modell vore om regioninspektören någon månad före sjöpolisens seglationstid träffade samtliga sjögruppchefer och att myndigheterna då angav sina behov av samverkan och samarbete. Sedan skulle regioninspektören träffa de olika cheferna för ordnings- eller trafikavdelningarna två gånger i månaden för att närmare planera samarbete och samverkan mellan myndigheterna rörande den operativa verksamheten samt följa upp de redan genomförda aktiviteterna. Ett ytterligare alternativ vore om någon direkt utpekad polis vid länssektionen i polismyndigheten i Stockholm skulle vara kontaktman för samtliga polismyndigheter i länet gentemot Kustbevakningen. Denne person bör helst ha sådan ställning att han har det övergripande ansvaret för sjöpolisverksamheten i länet. Under alla förhållanden är det viktigt att strikt reglera vem eller vilka som ansvarar för samverkan på de olika nivåerna inom respektive myndighet.

Det är angeläget att regioninspektörerna får samma ställning som de tidigare områdescheferna vad gäller ansvar för samarbete och samverkan med andra myndigheter. Om så ej sker kan samarbetet mellan kustbevakningen och polisen hämmas. En annan faktor som eventuellt kan negativt påverka samarbetet med andra myndigheter är om regionledningen samlokaliseras med marinen vid Musköbasen, vilken ligger ungefär åtta mil från Stockholms centrum. Samarbetsparterna finns företrädesvis i centrala Stockholm. Om regionledningen flyttas till Muskö finns Kustbevakningen inte representerad i Stockholm.

## Polismyndigheten i Täby

### *Allmänt*

Under våren 1992 har myndigheten erhållit en ny polisbåt. Den är stationerad i Vaxholm. Chefen för sjögruppen upprättar årligen en redogörelse över sjöpolisverksamheten.

### *Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 november.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordnigsavdelningen. Sjögruppen är organiserad som en fast grupp och består av en sjögruppchef och tre sjöpoliser (1+3). Under högsäsong tillkommenderas ytterligare tre poliser med sjöpolisutbildning. Tjänstgöringslistan är uppbyggd med två besättningar om tre man. När någon av besättningsmännen har semester under högsäsong genomförs sjöpassen med två-mans besättning. Under vintertid tjänstgör två man ur den fasta sjögruppen på kriminalavdelningen. Vintertid bedriver sjöpolisen utredningsverksamhet (egna ärenden), men deltager även i trafikutredningar och i den brottsförebyggande verksamheten.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på båten. Sådan tjänstgöring är samordnad med sjögruppen i Norrtälje.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en behovsanpassad verksamhet. De mest frekventa arbetsuppgifterna är sjötrafikövervakning, ordningshållning och arbete i samband med stulna och upphittade båtar. Ordningshållning i form av fotpatrullering sker främst i Vaxholm och på Ljusterö. Inte sällan är det bråk vid kajerna och i båtar i Vaxholm. Den särskilda arbetsgrupp om tre polismän, som finns där är otillräcklig under högsäsong, varför sjögruppen förlägger sin verksamhet i och kring Vaxholm i tämligen stor omfattning.

*Ekonomi*

Chefen för sjögruppen ansvarar för sjögruppens budget om 550 000 kr. Budgeten omfattar allt utom löner.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med utrustningen. Dock finns behov av komplettering med en snabbgående båt att användas vid fartkontroller och brottsspaning. I dag har sjögruppen möjlighet att vederlagsfritt låna en civil båt från ett försäkringsbolag för brottsspaning. Denna båt får ej nyttjas för annat ändamål. Med hänsyn till dagens knappa resurser för polisen synes en egen snabbgående båt inte kunna motiveras i förhållande till kostnaderna. En sådan båt måste därför kunna utnyttjas gemensamt med ett annat distrikt. Om Kustbevakningen redan har snabbgående båtar anser sjögruppen att det vore önskvärt om polisen i stället för att förvärva en egen båt,

kunde få låna en av Kustbevakningens båtar om så är möjligt.

*Utbildning*

Sjögruppen anser att sjöpolisutbildningen är bra. Den regionala årliga repetitionsutbildningen för sjögrupperna i Stockholmsområdet som successivt trappats ned, bör i stället utökas.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Varje vecka erhåller chefen för sjögruppen kustbevakningens veckoplanering. Sjögruppen översänder varje vår sin tjänstgöringslista för säsongen till Kustbevakningen. Chefen för sjögruppen och områdeschefen/posteringschefen vid kustbevakningen planerar och genomför två gemensamma aktiviteter varje månad under maj - september. Härtill kommer de spontana aktiviteterna. Under år 1991 har två storkontroller genomförts i Stockholmsområdet, varav en i Vaxholm, inom ramen för den planerade gemensamma verksamheten. Då har fart, behörighet, nykterhet och registrering kontrollerats. En gång om året har sjöpolisen i Stockholmsområdet och Kustbevakningen en samverkansdag. Vid den regionala årliga repetitionsutbildningen för sjöpoliserna bör vissa delmoment kunna samordnas med Kustbevakningen. Om Kustbevakningen lånar ut mindre båtar till sjöpolisen, möter det inget hinder mot att de delvis bemannas av personal från Kustbevakningen.

*Framtiden*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är bra. De motsätter sig att det direkt operativa ansvaret för sjögruppen placeras på det regionala planet typ Stockholms län. Polismästaren anser dock att den regionala ledningen i Stockholms län kontinuerligt bör känna till var samtliga båtar i Stockholmsregionen befinner sig. Detta för att kunna skicka den båt som befinner sig den kortaste sträckan från den presumtiva ingripandeplatsen.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda uppgifter i krigsorganisationen förutom gränskontroll och flyktingmottagning. Systemet med s.k. polisförstärkning har inte tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Nacka**

*Allmänt*

Polismyndigheten har erhållit en ny polisbåt hösten 1991. Båten

ligger vid Djuröbasen. Chefen för sjögruppen upprättar årlig verksamhetsberättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 31 oktober.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen är organiserad som en fast grupp och består av en sjögruppchef och fyra sjöpoliser (1+4). Under tiden 1 maj - 30 september tillkommenderas två semesteravlösare med sjöpolisutbildning. Under denna tid finns det två besättningar till polisbåten. I oktober finns det endast en besättning. Chefen för sjögruppen arbetar som sjöpolis under tiden 1 maj - 30 september. Övrig tid arbetar han på kriminalavdelningen. Där har han hand om bl.a. sjöutredningar. Under vintertid handhar sjögruppchefen sjögruppens löpande ärenden. Två av sjöpoliserna, som under icke seglationstid tjänstgör i arbetsgruppen i Gustavsberg, handhar under denna tid vissa arbetsuppgifter härrörande till sjögruppens verksamhet. Den ene svarar för båten jämte övrig utrustning och den andre för anträffade båtar.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten. Sådan tjänstgöring är samordnad med sjögruppen i Handen.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en mångskiftande verksamhet med både preventiv och repressiv verksamhet, varvid den preventiva verksamheten torde väga över. De mest frekventa insatserna är ingripanden vid bråk på öar och i båtar samt hantering av stulna båtar. Inom sjögruppens verksamhetsområde stjäls mest båtar i riket, ungefär 370 stycken för år 1990. Särskild tillsyn krävs i Sandhamn och Möja, där det inte sällan är ordningsproblem.

*Ekonomi*

Sjögruppens budget handhas centralt av polismästaren. I samband med införandet av det nya budgetsystemet finns planer på att delegera ansvaret för sjögruppens budget till chefen för sjögruppen.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båten och utrustningen. Dock

föreligger ett behov av små snabba båtar främst vid fartöverträdelser och för att beivra båtstölder. Den eller dessa båtar bör kunna utnyttjas regionalt eller eventuellt i samverkan med Kustbevakningen.

*Utbildning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med den sjöpolisutbildning som ges. Den regionala årliga repetitionsutbildningen i Stockholmsområdet, som inställts år 1991 på grund av bristande ekonomiska resurser, bör omgående återinföras.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Myndigheterna byter fortlöpande sina tjänstgöringslistor/patrulleringslistor med varandra. Regionalt samordnas myndigheternas verksamhet vid några i förväg planerade storkontroller per säsong. Vidare samordnas sjögruppens och Kustbevakningens verksamhet under midsommarhelgen. I övrigt är någon ytterligare samverkan mellan myndigheterna inte planerad under högsäsong, eftersom sådan inte fungerar med hänsyn till mer akuta arbetsuppgifter. Däremot sker s.k. spontana aktiviteter mellan myndigheterna exempelvis fartkontroller. Kustbevakningen är behjälplig vid transporter av ordningspolis till öar m.m. Vid något tillfälle har det hänt att sjögruppen lånat en mindre båt av Kustbevakningen. Sjögruppen ser gärna att sådan samverkan utökas mellan myndigheterna.

*Framtid*

Sjöpolisen anser att nuvarande verksamhetsområde är väl avvägt. De, liksom polisledningen, motsätter sig att det direkt operativa ansvaret för sjögruppen placeras på det regionala planet typ Stockholms län.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Handen**

*Allmänt*

I september 1991 fick myndigheten en ny polisbåt. Chefen för sjögruppen upprättar årlig verksamhetsberättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 november.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under trafiksektionen. Kärnan i sjögruppen, en sjögruppchef och två sjöpoliser (1+2), tjänstgör i gruppen under hela seglationstiden. Under tiden 1 juni - 30 september tillkommenderas ytterligare två polismän och tre semestervikarier med sjöpolisutbildning. Detta medför att det under denna tid alltid finns två båtbesättningar om tillhopa fem personer. Under icke seglationstid handhar sjögruppchefen sjögruppens löpande ärenden.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten. Sådan tjänstgöring är samordnad med sjögruppen i Nacka.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en mångfacetterad verksamhet med både preventiv och repressiv verksamhet, varvid den förstnämnda verksamheten torde väga över. De mest frekventa arbetsuppgifterna är sjötrafikövervakning, skyddsområdesbevakning, ordningshållning och arbete i samband med stulna och upphittade båtar. I icke ringa omfattning sker fotpatrullering på Dalarö och Utö.

*Ekonomi*

Chefen för sjögruppen ansvarar för sjögruppens budget om 350 000 kr. Budgeten omfattar allt utom löner.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båten och utrustningen. Den anser dock att ett kompletterande behov finns dels av en mindre, snabbgående båt och dels av en s.k. trailerburen båt. År 1990 leasade polismyndigheterna i Handen, Nacka och Täby gemensamt en mindre, snabbgående båt. Helst ser sjögruppen att myndigheten tillförs en egen sådan båt. Kustbevakningen lånar inte ut sin snabbgående racerbåt till sjöpolisen om inte kustbevakningspersonal finns med ombord.

*Utbildning*

Sjögruppen anser att sjöpolisutbildningen är bra. Den regionala årliga

repetitionsutbildningen i Stockholmsområdet, har successivt trappats ned och till och med inställts år 1991. En sådan utbildning bör snarast återinföras. Den bör pågå i ungefär en vecka.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Kustbevakningen översänder varje vecka sin veckoplanering till sjöpolisen. Varje vår översänder sjöpolisen sin tjänstgöringslista till Kustbevakningen. Vid de regionala mötena mellan myndigheterna överenskommer de om planerat samarbete och samverkan under säsongen bl.a. i form av fartkontroller. Vissa av de i förväg planerade aktiviteterna har stundom fått inställas på grund av att myndigheterna, främst sjöpolisen, varit tvungna att lösa akuta arbetsuppgifter. Vidare sker samarbete mellan myndigheterna tämligen frekvent utan att det varit planerat i förväg s.k. spontana aktiviteter. Sjögruppen anser att ett sådant samarbete fungerar bäst.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är väl avvägt. De, liksom polisledningen, motsätter sig att det direkt operativa ansvaret för sjögruppen placeras på det regionala planet.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Norrtälje**

*Allmänt*

Polismyndighetens polisbåt är från år 1989. Chefen för sjögruppen upprättar varje år en berättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 31 oktober.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Den består av en sjögruppchef och tre sjöpoliser (1+3). Under högsäsong tillkommenderas två poliser som semestervikarier. Sjögruppen har två båtbesättningar om vardera två sjöpoliser. Under vintertid tjänstgör sjöpoliserna, som egentligen tillhör ordningsavdelningen, på den

avdelning där behovet av dem är störst.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten. Den är samordnad med sjögruppen i Täby.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet med allt från repressiv till preventiv verksamhet, varvid den sistnämnda verksamheten väger över. Speciella arbetsuppgifter för sjögruppen är gränsövervakning (färjetrafik från utlandet) och deltagande i kärnkraftsberedskapen (Forsmark).

*Ekonomi*

Chefen för sjögruppen handhar sjögruppens budget, som omsluter 220 000 kr och avser polisbåtens driftskostnader (bränsle, reparationer och underhåll).

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båten och utrustningen.

*Utbildning*

Sjögruppen anser att sjöpolisutbildningen är bra. Det finns ett stort behov av en årlig repetitionsutbildning för sjöpoliserna. Denna har inställts i regionen år 1991 i huvudsak beroende på bristande ekonomiska resurser.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Myndigheterna byter fortlöpande sina veckoplaner med varandra. Chefen för sjögruppen och chefen för kustbevakningsområde Roslagen träffas i mars/april varje år och planerar ett antal gemensamma aktiviteter under seglationstiden. Det är främst fråga om fart-, lantern- och jaktkontroller. Längre fram på vårkanten bestämmer de datum för de olika aktiviteterna. Av fyra gemensamt planerade fartkontroller år 1991 har endast en blivit av. Detta beroende på att de fått andra arbetsuppgifter av akut karaktär. De två lanternkontroller som planerats har genomförts. Utöver de i förväg bestämda har vissa spontana aktiviteter genomförts. Ett problem vid samverkan och samarbete med Kustbevakningen är att myndigheterna har olika arbetstidsavtal.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är väl avvägt. De, liksom polisledningen, motsätter sig att det direkt operativa ansvaret för sjögruppen placeras på det regionala planet, typ Stockholms län. Sjöpoliserna anser att en så dyr investering som en polisbåt borde användas under en längre tidsperiod än som sker i dag.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga speciella arbetsuppgifter i krigsorganisationen, förutom gränsövervakning. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Nyköping**

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1974. Myndigheten står på tur för att tillföras en ny polisbåt. Chefen för sjögruppen upprättar varje år en redogörelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - Alla Helgons dag.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef och fyra sjöpoliser (1+4). Två av sjöpoliserna kommer från polismyndigheten i Norrköping. Under högsäsong, då man använder två besättningar, tillkommenderas två poliser med sjöpolisutbildning (en varje år). Bemanningen av båten sker med två-mans besättning utom under maj och oktober då man går ned till en besättning om tre personer. När besättningen omfattar två man kommer alltid en sjöpolis från polismyndigheten i Nyköping och en från polismyndigheten i Norrköping.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. De olika besättningarna är ute till sjöss två - fyra dagar och jourtjänstgöring sker ombord. Tjänstgöringslistan är uppbyggd på sätt att en besättning tjänstgör en månad i varje län.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet med både repressiva och

preventiva inslag, varvid det förstnämnda torde väga över. De viktigaste uppgifterna är den brottsförebyggande och den repressiva verksamheten. Ordningshållning i form av fotpatrullering sker främst i Trosa och Arkösund samt på Harstena. I sjögruppens verksamhetsområde rör sig ett stort antal fritidsbåtar främst från Stockholmsregionen. Den sk "sjöfyran" passerar genom verksamhetsområdet.

*Ekonomi*

Formellt ansvarar chefen för ordningsavdelningen för sjögruppens budget, som omfattar allt utom löner (även kostnader hänförliga till sjöpoliserna från polismyndigheten i Norrköping). I praktiken ansvarar sjögruppchefen för budgeten. Den omfattar ca 350 000 kr, varav bränslekostnaden svarar för ungefär 125 000 kr.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båten och utrustningen. Det finns dock behov av komplettering med en mindre, snabbgående civil båt för fartkontroller och brottsspaning. Detta behov kan i och för sig tillgodoses med en leasingbåt för punktinsatser under högsäsong. Det är en kostnadsfråga.

*Utbildning*

Sjöpolisutbildningen är bra. Det finns ett stort behov av årlig repetitionsutbildning för sjöpoliserna. Sjögruppen har tidigare deltagit i den regionala repetitionsutbildningen tillsammans med sjögrupperna i Stockholmsområdet. Denna utbildning har inställts år 1991 i huvudsak beroende på bristande ekonomiska resurser.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar nöjaktigt. Chefen för sjögruppen erhåller fortlöpande Kustbevakningens patrulleringslistor och veckoplaner. Kustbevakningen erhåller månadsvis sjögruppens tjänstgöringslistor. Kustbevakningens planeringsrutiner beträffande patrulleringslistor skiljer sig från polisens. Myndigheterna försöker att fortlöpande hålla varandra underrättade var de befinner sig ute till sjöss. En gång om året träffas kustbevakningen och polisen på regional nivå för planering av gemensamma aktioner. Då beslutas bl.a. om gemensamma fartkontroller två gånger per månad under juni - augusti. Dessa är ej fastlagda till viss dag utan sådan dag bestäms senare av sjögruppchefen och områdeschefen eller av de olika besättningarna. Vissa av de planerade aktiviteterna har inte genomförts på grund av akuta arbetsuppgifter. Under midsommarhelgen förstärks bemanningen på ett kustbevakningsfartyg från Gryt

med polis från ordningsavdelningen i Norrköping. När Kustbevakningen är först till en ingripandeplats har det vid flera tillfällen hänt att de bara legat och väntat att polisbåten skall komma till platsen, utan att påbörja någon förundersökning, trots att de haft befogenhet att göra detta enligt LKP. Det kan måhända vara en brist i deras utbildning rörande LKP tillämpning.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är acceptabelt. Under högsäsong har det dock varit svårt att hinna verka i hela verksamhetsområdet, vilket främst gått ut över Östergötlands södra skärgård, som inte kunnat övervakas i önskvärd omfattning. Sjögruppen önskar att resurserna skall tillåta två besättningar även under maj månad. Chefen för sjögruppen ifrågasätter om det inte bör tillskapas en ny organisation, som bör indelas i större regioner, för att ansvara för de övergripande frågorna om samverkan, seglationstider m.m. Polismästaren anser inte att det behövs någon ny organisation utan att bättre samverkan m.m. kan tillskapas i nuvarande lokala organisationer. Chefen för sjögruppen anser att det på högre nivå inte finns någon som för sjöpolisens talan.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Oxelösund (även områdeschefen och representanter för kuststationen i Gryt)**

*Samarbetet med sjögruppen i Nyköping*

Samarbetet med sjögruppen fungerar bra. Kustbevakningen erhåller månadsvis sjögruppens tjänstgöringslistor. Sjögruppen får fortlöpande Kustbevakningens patrulleringslistor och veckoplaner. Kustbevakningens patrulleringslistor omfattar fyra veckor och är anpassade efter vid tidpunkten när de upprättas kända uppdrag. Listorna blir därför stundom ändrade. En gång om året träffas kustbevakningen och polisen på regional nivå för planering av gemensamma aktiviteter, företrädesvis fartkontroller. Ungefär 50 procent av de planerade aktiviteterna har genomförts. Bortfallet har i ungefär lika stor utsträckning berott på respektive part. Kustbevakningen är polisen behjälplig med transporter av olika slag. Varje midsommarhelg har ett par ordningspoliser från polismyndigheten i Norrköping tjänstgjort på Kustbevakningens båt från stationen i Gryt. Kustbevakningen

ställer sig positiv till att låna ut personal till sjöpolisen och vice versa.

Det har hänt att Kustbevakningens enheter varit först till en ingripandeplats men inte inlett någon förundersökning utan i stället inväntat sjöpolisen. Detta för att inte "klampa in på polisens område". Vid enkla förseelser klarar Kustbevakningen rapporteringsskrivandet bra. Mer komplicerade rapporter klarar de inte lika bra. Detta främst med hänsyn till att de sällan skriver sådana. Åtgärder för att ytterligare förbättra samarbetet mellan myndigheterna är att skapa ett likartat arbetstidsavtal för båda personalkategorierna, mer direkt samarbete mellan myndigheterna avseende exempelvis sjöfynd och stulna båtar, kontaktman hos respektive myndighet och att informera de vakthavande befälen vid polisen om Kustbevakningen som en resurs inom ramen för LKP.

*Utbildning*

Kustbevakningstjänstemännens utbildning med inriktning på LKP bör utökas. Årlig repetitionsutbildning bör kunna samordnas med polisen inom de områden myndigheterna bedriver likartad eller näraliggande verksamhet.

Det bör övervägas om kustbevakningstjänstemän under lågsäsong, dvs. vintertid, äger tjänstgöra inom polisväsendet som auskultanter för att på detta sätt få möjligheter att fortbilda sig inom de områden som LKP täcker.

**Polismyndigheten i Västervik**

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1991. Chefen för sjögruppen upprättar årligen erfarenhetsberättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 september.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef och fem sjöpoliser (1+5). I gruppen tjänstgör aldrig mer än fyra poliser samtidigt under någon del av seglationstiden. Under högsäsong juni - juli tjänstgör fyra man i två besättningar. Övrig tid dvs. maj och augusti till första veckan i oktober tjänstgör två man i en besättning. Chefen för sjögruppen handhar sjögruppens löpande ärenden även under icke seglationstid. Enligt länsstyrelsens planeringsdokument skall sjögruppen förlägga

sin verksamhet med 75 procent inom Västerviks polisdistrikt, 15 procent inom Oskarshamns polisdistrikt och 10 procent inom Kalmar polisdistrikt.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista under högsäsong ger en tämligen god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet, varvid de preventiva insatserna tar mest tid i anspråk. De mest frekventa arbetsuppgifterna är sjötrafikövervakning och sjöräddningsuppdrag. Sjögruppen strävar efter att bedriva en kontaktskapande verksamhet. År 1990 har de besökt vissa öar en gång i veckan enligt ett i förväg uppsatt schema. Resultatet av denna verksamhet har emellertid inte blivit så bra att den permanentats. En speciell arbetsuppgift för sjögruppen är deltagande i kärnkraftsberedskapen vid kärnkraftverket utanför Oskarshamn (Simpevarp).

*Ekonomi*

Chefen för sjögruppen ansvarar för sjögruppens budget, som omsluter 180 000 kr. I denna ingår allt utom löner.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med sjöpolisutbildningen. Den genomför varje vår en fem-dagars repetitionsutbildning med både teoretiska och praktiska inslag. År 1990 genomfördes den tillsammans med sjögruppen i Karlskrona men år 1991 har de haft en egen kurs. Vid repetitionsutbildningen år 1991 har en representant för Kustbevakningen deltagit som föreläsare rörande deras verksamhet.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Sjögruppens samarbete med Kustbevakningen fungerar bra. I länsstyrelsens planeringsdokument anges i allmänna ordalag att polisen skall verka för att utveckla ett gott samarbete med kustbevakningen. Chefen för sjögruppen och områdeschefen håller kontakt med varandra när de upprättar sin respektive veckoplanering och diskuterar om eventuellt samarbete, företrädesvis om fartkontroller. I snitt har de under seglationsperioden 1991 haft en planerad gemensam aktivitet per månad. Vid några tillfällen har de gemensamt planerade aktiviteterna blivit inställda på grund av andra arbetsuppgifter av akut karaktär. Ett problem är att myndigheterna har olika arbetstidsavtal,

vilket minskar möjligheterna till ett fruktbart samarbete. Vid de gemensamma aktiviteterna har inte s.k. mixade besättningar använts. Polisen har vid ett internt möte diskuterat sådana besättningar. De är positiva till mixade besättningar och skall ta upp frågan med företrädare för Kustbevakningen.

*Framtid*

Sjögruppen och polisledningen anser att nuvarande verksamhetsområde - Kalmar län - är bra. En av sjöpoliserna anser emellertid att även delar av Östergötlands skärgård upp till Arkösund bör ingå i verksamhetsområdet och att eventuellt Oskarshamns och Kalmar polisdistrikt i så fall skall utgå. Sjögruppen önskar att seglationstiden utsträcks till hela oktober månad. Vidare anser en av sjöpoliserna att två besättningar bör användas även i augusti. Polisledningen anser att nuvarande sjöpolisverksamhet, i konkurrens med andra områden och inom ramen för deras knappa ekonomiska resurser, är väl avvägd.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Västervik (områdeschefen samt representanter för stationen)**

*Samarbetet med sjögruppen i Västervik*

Samarbetet med sjöpolisen fungerar bra. De lokala myndigheterna erhåller varje år varandras planeringsdokument vari stadgas om samarbete mellan dem. Dessa dokument har föregåtts av samråd mellan myndigheterna på regional nivå. Med dokumenten som underlag verkar polismyndigheten i Västervik och områdeschefen för en effektiv och samordnad övervakningsverksamhet till sjöss. Detta sker genom samråd vid den övergripande planeringen, kvartals- och veckoplaneringen. Myndigheterna samverkar vid i förväg planerade aktiviteter främst avseende sjötrafikövervakning och jaktkontroller. I genomsnitt har de under år 1991 haft en planerad gemensam aktivitet per månad under högsäsong. Härtill kommer de s.k. spontana aktiviteterna mellan myndigheterna när så har befunnits lämpligt. Systemet med s.k. mixade besättningar, vilka Kustbevakningen i och för sig är positivt inställd till vid vissa samordnade aktiviteter, har tillämpats vid något enstaka tillfälle då en polisman tjänstgjort ombord på en kustbevakningsbåt. Kustbevakningen och sjöpolisen anmäler inte till varandra när båtenheterna lämnar hamnen. Genom utbyte av varandras månads- och veckoplaner vet de ändå någorlunda

var den andra myndighetens enhet eller enheter befinner sig.

*Utbildning*

Det finns behov av årlig repetitionsutbildning för kustbevakningstjänstemännen i vidare omfattning än som sker i dag. Arbetsledare från Kustbevakningen har deltagit i sjögruppens årliga repetitionsutbildning. Sådan utbildning kan samordnas med sjöpolisen inom de områden de bedriver likartad verksamhet.

Kustbevakningspersonalen är positivt inställda till auskultationstjänstgöring vid polismyndigheten i Västervik. Sådan utbildning har inte ägt rum där tidigare för kustbevakningstjänstemännen. De vill bl.a. deltaga vid förhör och följa med polisen när den företar olika former av tvångsmedelsingripanden. Kustbevakningstjänstemän från övriga posteringar i länet har emellertid auskulterat vid polismyndigheterna i Oskarshamn och Kalmar. Om intresse finns är Kustbevakningen villig att ta emot polismän för utbildningstjänstgöring.

*Utrustning*

Kustbevakningen kan tänka sig att låna ut sin racerbåt och viss övrig utrustning till sjöpolisen om den begär det. Om polisen utvecklar nya mätmetoder för hastighetsmätning, exempelvis bärbar radar, vore det värdefullt om Kustbevakningen kunde utnyttja polisens kunnande på området och eventuellt låna sådan apparatur av dem.

*Framtid*

För den händelse sjögruppen i Västervik även skall verka längs kusten i Östergötlands län, har Kustbevakningen resurser att komplettera sjögruppen i Kalmar län och täcka upp de behov av polisiära insatser som finns där.

## Polismyndigheten i Karlskrona

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1982. Chefen för sjögruppen upprättar årligen erfarenhetsberättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är hela den isfria tiden.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under trafikavdelningen. Den består av en sjögruppchef och två sjöpoliser (1+2). Sjögruppen bedriver

verksamhet under hela året. Under högsäsong juni - augusti tillkommenderas ytterligare tre poliser för sjötjänst. Under denna tid finns det två besättningar.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en behovsanpassad verksamhet och strävar efter att vara en form av områdespolis. Arbetsuppgifter som är speciella för sjögruppen och tämligen frekventa är bevakning av ett stort antal militära skyddsområden, varvid samverkan sker med militärpolis, jakt- och fisketillsyn exempelvis vid Mörrumsån, förrådstillsyn av militära anläggningar ett par gånger per månad, samverkan med säkerhetspolisen och marinen rörande totalförsvarets ubåtsskydd samt bevakningsuppgifter och utlänningskontroll vid större segelregattor. Härtill kommer ordningshållning vid större evenemang i skärgården och olika former av kontaktskapande verksamhet. Tillgrepp ur båtar har ökat markant, vilket lett till ökade spaningsinsatser för att gripa gärningsmännen. Under vintertid arbetar sjöpolisen bl.a. med utredningar som härrör från eller har anknytning till deras verksamhet. Under denna tid deltar sjögruppen även i trafikövervakning.

*Ekonomi*

Chefen för trafikavdelningen ansvarar för sjögruppens budget. Av trafikavdelningens budget är 180 000 kr direkt hänförliga till sjögruppens verksamhet, varav 100 000 kr avser underhållskostnader, 35 000 kr avser bränsle och 45 000 kr avser resor och traktamenten.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med polisbåten och utrustningen. Det föreligger emellertid ett behov även av en mindre båt som arbetsbåt. Det bör helst vara en trailerburen öppen aluminiumbåt typ Buster.

*Utbildning*

Sjögruppen anser att sjöpolisutbildningen är bra. Varje vår genomför sjögruppen några regionala utbildningsdagar. Sådan utbildning har samordnats med sjögruppen i Västervik år 1990. Det finns ett stort behov av årlig repetitionsutbildning för sjöpoliserna.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar bra. Länspolismästaren och chefen för region Syd vid Kustbevakningen träffar varje år en överenskommelse som i huvuddrag föreskriver hur samarbetet och samverkan mellan myndigheterna skall gå till, varvid de även fastställer den övergripande planeringen för gemensamma aktioner. Vid polisens trafikplaneringsmöten en gång i månaden träffas representanter för trafikavdelningen, chefen för sjögruppen och områdeschefen vid kustbevakningen för planering av gemensamma aktioner m.m. under den kommande månaden. Före varje sådant besök har chefen för sjögruppen och områdeschefen träffats och diskuterat hur månadsplaneringen närmare skall läggas upp. Även före den veckovisa planeringens fastställande vid respektive myndighet tar de kontakt med varandra för detaljplanering av samverkan mellan myndigheterna. Härtill kommer gemensamma s.k. spontana aktiviteter. De gemensamt planerade aktiviteterna genomförs i regel.

Kustbevakningens arbetsledare deltar varje vår i sjögruppens regionala utbildning. Sjögruppen önskar även att få deltaga vid Kustbevakningens kurser. De har endast varit med vid vissa av Kustbevakningens praktiska övningar, men ej vid deras teoretiska utbildningar. I utbildningssyfte tar sjöpolisen gärna med sig kustbevakningstjänstemän ombord på polisbåten. Vid gemensam jakt- och fiskeövervakning har blandad besättning funnits ombord på någon inlånad eller leasad mindre båt. Någon sjöpolis har aldrig tjänstgjort ombord på Kustbevakningens båtar.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är bra.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Kustbevakningsområde Blekinge, Karlskrona (ställföreträdande chefen för operativa ledningen i region Syd, områdeschefen samt representanter för kuststationerna i Karlshamn och Sölversborg)**

*Samarbetet med sjögruppen i Karlskrona*

Samarbetet med sjöpolisen fungerar bra. Länspolismästaren och chefen för region Syd vid Kustbevakningen träffar varje år en överenskommelse på regional nivå som i huvuddrag anger hur

samarbetet och samverkan mellan myndigheterna skall gå till. Varje månad har områdeschefen möte med representanter för trafikavdelningen vid polisen. Före dessa möten har områdeschefen och sjögruppchefen diskuterat hur samarbetet och samverkan skall gå till och vilken inriktning som är lämplig. Vid månadsmötena preciseras sedan närmare gemensamma aktioner m.m. Även före veckoplanens fastställande har områdeschefen och sjögruppchefen kontakt med varandra för att bestämma om eventuella gemensamma aktioner. Härtill kommer s.k. spontana aktiviteter mellan de olika båtenheterna ute till havs. Myndigheterna samverkar främst vid sjötrafikövervakning, bevakning av militära skyddsområden samt jakt- och fisketillsyn. S.k. mixade besättningar har använts i mycket ringa utsträckning. Kustbevakningen hjälper polisen med transporter av olika slag. Vidare hjälper de polisen med sjöfynd i de områden där sjöpolis saknas eller verkar mindre frekvent. Kustbevakningen anser att de i förväg planerade gemensamma aktiviteterna fungerar bäst. Sjöpolisen och kustbevakningen anmäler inte till varandra när båtenheterna lämnar hamnen. Genom utbyte av månads- och veckoplaner vet de ändå någorlunda var den andra myndighetens enhet eller enheter befinner sig. Det vore av värde om sjöpolisen kontinuerligt anmälde till vakthavande befäl i regionledningen var de befinner sig. Det har nämligen hänt att kustbevakningen "glömt bort" sjöpolisen som en resurs vid större händelser. Myndigheterna har olika arbetstidsavtal varför deras tjänstgöringslistor inte stämmer. Detta ställer ibland till problem.

*Utbildning*

Kustbevakningens utbildning rörande LKP är tillfyllest. Det finns behov av årlig repetitionsutbildning för kustbevakningstjänstemännen i vidare omfattning än vad som sker i dag. Kustbevakningen inbjuder fortlöpande åklagare till träffar där de dryftar lagtolkningsproblem och utbyter erfarenheter. De har övervägt att även inbjuda sjöpolisen till dessa träffar. Arbetsledare från Kustbevakningen inbjuds och deltager i sjögruppens årliga repetitionsutbildning. Eventuellt kan sådan utbildning samordnas mellan myndigheterna inom de områden de bedriver samma eller näraliggande verksamhet. Om intresse finns kan sjögruppen utnyttja det tekniska kunnande rörande båtar och utrustning som finns uppbyggt inom Kustbevakningen.

**Polismyndigheten i Göteborg**

*Allmänt*

Myndighetens två polisbåtar är från år 1982 respektive år 1989. Chefen för sjögruppen upprättar årligen berättelse över sjöpolisverk-

samheten.

*Seglationstid*

Hela den isfria tiden är seglationstid.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under centralsektionen. Den består av en sjögruppchef, tolv sjöpoliser och två poliser som arbetar deltid (1+12+2). Under högsäsong tillkommenderas tre poliser med sjöpolisutbildning.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåtarna.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet med både repressiv och preventiv inriktning, varvid det sistnämnda väger över. Den vill vara en form av "allpoliser" i området. Tanken är att polisbåtarna skall vara en form av "radiobilar på sjön". Det finns många fast boende på öarna särskilt i Styrsö- och Öckeröområdet. Frekventa arbetsuppgifter är sjötrafikövervakning, ordningshållning i form av fotpatrullering på öarna, skyddsområdeskontroll, tillsyn av förråd, jakt- och fisketillsyn, sjöräddningsuppdrag och delgivningsuppdrag (i den södra skärgården). Det är 5:e och 6:e vaktdistrikten som har huvudansvaret för ordningshållningen på de större öarna, men sjögruppen hjälper distrikten med denna arbetsuppgift. Ibland genomför sjögruppen, ensam eller tillsammans med trafikavdelningen, trafikkontroller på de större öarna. Under vintertid brukar halva sjöpolisstyrkan bedriva patrullering med bil. Då bevakas bl.a. hamnarna i större omfattning än under sommartid. Under vintertid sker viss utredningsverksamhet vid sjögruppen.

*Ekonomi*

Underhållet av båtarna belastar fordonssektionens budget. I övrigt ingår sjögruppens kostnader, förutom löner och traktamenten, i centralsektionens budget, som totalt omsluter 1 500 000 kr.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båtarna och utrustningen. Den har dessutom behov av en gummibåt som arbetsbåt för att kunna gå

in på grunda vatten och upp i kanaler. Vidare finns det behov av en snabbgående civil båt vid flagranta fartöverträdelser m.m. Om investeringarna måste prioriteras är behovet av en gummibåt mer angeläget än en snabbgående båt.

*Utbildning*

Sjögruppen är nöjd med sjöpolisutbildningen. Varje vår genomförs en tre-dagars repetitionsutbildning tillsammans med sjögrupperna i Uddevalla och Karlstad. Sådan utbildning är viktig för sjöpoliserna.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar mycket bra. En väsentlig faktor för detta är att myndigheterna är samlokaliserade. Länspolismästaren och chefen för region Väst vid Kustbevakningen har träffat en överenskommelse, med inriktning på bl.a. sjötrafikövervakning, jakt- och fisketillsyn. Denna form av planerad gemensam verksamhet har fungerat bra. Härtill kommer de spontana, gemensamma aktionerna. Myndigheterna får varandras veckoplaner och vet således vad den andra myndigheten inriktar sig på. Vid exempelvis gemensamma fartkontroller har besättningarna bestått av en sjöpolis och en kustbevakningstjänsteman s.k. mixade besättningar. När Kustbevakningen inte haft minimibesättning till en båt har en sjöpolis vid något tillfälle tjänstgjort ombord på kustbevakningsbåten så att den kunnat gå ut till sjöss. Det har ansetts nyttigt att tjänstgöra på en sådan båt. När en av sjögruppens båtar varit på reparation har gruppen fått låna en mindre kustbevakningsbåt under en 14-dagars period. Om inte sjögruppen har råd att införskaffa en egen snabbgående civil båt, kan de med fördel samnyttja en sådan båt med Kustbevakningen. Sjögruppen har vid flera tillfällen fått låna gummibåtar av Kustbevakningen.

Kustbevakningstjänstemän har inbjudits och deltagit i sjögruppens årliga repetitionsutbildning. Vid polisens skjutövningar deltager stundom kustbevakningspersonal. Chefen för sjögruppen har varit närvarande vid några övningar hos Kustbevakningen. Myndigheterna har diskuterat att återinföra någon form av auskultationstjänstgöring hos kustbevakningen respektive polisen. Så har skett tidigare om än i blygsam omfattning.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande ansvarsområde är väl avvägt. Det kan ifrågasättas om det inte under högsäsong finns behov av ytterligare en polisbåt i området.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Göteborg (representanter för stationen)**

*Samarbetet med sjöpolisen*

Samarbetet med sjöpolisen fungerar mycket bra. En av anledningarna till det utmärkta samarbetet är att myndigheterna är samlokaliserade. Myndigheterna samarbetar både genom i förväg planerade gemensamma aktiviteter och genom s.k. spontana aktiviteter. Kustbevakningen anser att det är de sistnämnda aktiviteterna som fungerat bäst. När det vid något tillfälle har fattats en besättningsman på ett kustbevakningsfartyg har det hänt att en sjöpolis varit med ombord så att fartyget kunnat gå ut till sjöss. Om en sjöpolis varit ensam i tjänst, har det hänt att han, i stället för att tjänstgöra i land, följt med en kustbevakningsenhet till sjöss. Kustbevakningen är polisen behjälplig med transporter av olika slag. Under midsommarhelgen har ordningspolis tjänstgjort ombord på ett kustbevakningsfartyg för att de bl.a. skall kunna företa ingripanden på land. Kustbevakningen lånar i begärd omfattning ut utrustning till sjöpolisen bl.a. gummibåtar.

*Utbildning*

Kustbevakningen har, liksom sjöpolisen, ett stort behov av årlig repetitionsutbildning. Vad gäller Kustbevakningen bör sådan utbildning utökas. Repetitionsutbildningen kan myndigheterna med fördel genomföra gemensamt. Det är viktigt att de löser gemensamma uppgifter på ett likartat sätt.

Det vore värdefullt om kustbevakningstjänstemän under en eller ett par veckor i utbildningssyfte fick tillfälle att tjänstgöra på andra avdelningar vid polisen än vid sjöpolisen. Myndigheterna har diskuterat om att införa någon form av sådan auskultationstjänstgöring vid respektive myndighet för den andra myndighetens personal.

Vid några tillfällen har de gemensamt haft information för skolklasser.

**Polismyndigheten i Uddevalla (vid mötet har även deltagit kustbevakningstjänstemän från kuststationen Kungshamn)**

*Allmänt*

Myndighetens båt är från 1982. Den är stationerad i Kungshamn.

Chefen för sjögruppen upprättar årligen berättelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 september. Under oktober månad sker seglation endast vid larm och för att fullfölja planerad kvarterspolisverksamhet.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef och två sjöpoliser (1+2). Under sommaren tillkommenderas en semestervikarie med sjöpolisutbildning. Under högsäsong finns det två besättningar om vardera två man. Under vintertid tjänstgör sjöpoliserna vid arbetsgruppen i Kungshamn. Ett par av dem sysslar då med utredningar som härrör från eller har anknytning till sjöpolisverksamheten.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Sjögrupperna övernattar ibland ombord på polisbåten mellan tjänstgöringspassen, men de har inte jour ombord. De har vanligtvis radion på och rycker ut om något allvarligt inträffat.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet, varvid den preventiva verksamheten är mest framträdande. Sjögruppen strävar efter att ge samma service till öborna som till folket i land. De bedriver kvarterspolisverksamhet i skärgården innebärande att de med polisbåten besöker ett antal öar med bofast befolkning enligt ett i förväg upprättat schema. Denna verksamhet har blivit mycket populär bland skärgårdsbefolkningen. Sjöpoliserna fotpatrullerar runt öarna, tar upp brottsanmälningar och får värdefulla tips från allmänheten om misstankar om brott m.m. Andra frekventa arbetsuppgifter är sjötrafikövervakning, sjöräddning och ordningshållning i hamnar, särskilt i Smögen.

*Ekonomi*

Det är polismästaren som ansvarar för sjögruppens budget.

*Utrustning*

Sjöpoliserna är i huvudsak nöjd med polisbåten och utrustningen. De har en uppblåsbar gummibåt som de brukar när de behöver en mindre

farkost. Vid några tillfällen har de vederlagsfritt fått låna privata båtar bl.a. för brottsspaning. De anser sig inte ha behov av någon annan båttyp än polisbåten.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar mycket bra. En väsentlig faktor för detta är att myndigheterna är samlokaliserade och härigenom känner personalen varandra väl. På regional nivå har länspolismästaren och chefen för region Väst vid Kustbevakningen träffat en överenskommelse om samverkan mellan sjöpolisen och kustbevakningen med huvudinriktning på sjötrafikövervakning samt jakt- och fisketillsyn. På lokal nivå planerar chefen för sjögruppen och stationschefen gemensamma aktiviteter för den kommande månaden. Dessa planer fastställs av chefen för ordningsavdelningen och områdeschefen vid kustbevakningen. Merparten av de planerade gemensamma aktiviteterna, ca 15 stycken år 1991, har genomförts. Därtill kommer fyra spontana, gemensamma aktiviteter under samma år. Myndigheterna har haft ett ömsesidigt personalutbyte på båtarna vid sjukdomsfall o.d. Vid något tillfälle har således en sjöpolis tjänstgjort ombord på ett kustbevakningsfartyg och på samma sätt har en kustbevakningstjänsteman tjänstgjort på polisbåten. Därtill kommer blandade besättningar vid exempelvis fartkontroller. Under midsommarhelgen har en ordningspolis från Lysekil tjänstgjort ombord på ett kustbevakningsfartyg. Sjögruppen har fått låna viss utrustning från Kustbevakningen.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är bra. Möjligen bör det övervägas om inte polismyndigheten i Strömstad skulle erhålla en egen polisbåt under högsäsong. Sjögruppen och polisledningen anser inte att det direkt operativa ansvaret för sjöpolisverksamheten bör placeras på det regionala planet för länet, eftersom det nuvarande systemet fungerar bra.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga speciella uppgifter i krigsorganisationen förutom gränskontroll. Systemet med s.k. polisförstärkning har inte tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Kungshamn (vid mötet har även deltagit poliser från polismyndigheten i Uddevalla)**

*Samarbetet med sjöpolisen*

Vad gäller samarbete och samverkan mellan myndigheterna har posteringen i allt väsentligt uppgivit detsamma som sjögruppen.

*Utbildning*

Arbetsledare från Kustbevakningen har vid några tillfällen i utbildningssyfte tjänstgjort vid polisen i Uddevalla under en eller ett par veckor. Detta har varit nyttigt. Sådan utbildning bör permanentas och utvidgas till att omfatta all kustbevakningspersonal. Regional repetitionsutbildning kan mycket väl samordnas mellan myndigheterna.

**Polismyndigheten i Vänersborg**

*Allmänt*

Den nuvarande polisbåten i Vänern är från år 1980. Från början - år 1968 - var båten stationerad i Mariestad. Från och med år 1973 har båtens stationering ändrats till Karlstad.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 september.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen i Karlstad. Sjögruppen består av en sjögruppchef från polismyndigheten i Karlstad och fyra sjöpoliser (1+4), varav en från Karlstad. Under högsäsong tillkommenderas ett par semestervikarier med sjöpolisutbildning. Det finns två besättningar om vardera två man. Den ena besättningen består av en sjöpolis från polismyndigheten i Vänersborg och en från polismyndigheten i Lidköping eller Mariestad. I den andra besättningen kommer en sjöpolis vardera från polismyndigheten i Karlstad respektive Kristinehamn. Chefen för sjögruppen är med ombord på polisbåten onsdag - fredag. Övrig tid arbetar han i Karlstad där han planerar verksamheten m.m. Båten utgår alltid från Karlstad. Båda besättningarna verkar i hela Vänern. Det tar 4 - 6 timmar att med polisbåt tillryggalägga sträckan Karlstad - Vänersborg. Sjöpolisen från polismyndigheten i Vänersborg och hans semestervikarie från samma myndighet tjänstgör under icke seglationstid på ordningsavdelningen i Vänersborg.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Beredskapstjänstgöring mellan vissa pass sker ombord på båten eller i land.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en mångskiftande verksamhet med både repressiva och preventiva moment, varvid den preventiva sidan klart väger över. De flesta ingripandena sker i Vänersborgs-, Lidköpings- och Mariestadsområdet. Inom Vänersborgs polisdistrikt finns Vänerns bästa laxfiske, vilket lett till en anhopning av båtar där (inte sällan 50 - 75 båtar). Detta har ställt till problem för sjögruppen med haverier och sjöräddningspådrag. Vidare har sjögruppen genomfört olika slag av kontroller i området. Merparten av båttrafiken in och ut från Vänern sker genom Vänersborgs polisdistrikt. Båtarna kommer främst från Göta kanal och Dalslands kanal. Det har lett till en tät båttrafik i den sydvästra delen av Vänern. Sjögruppen har en viktig funktion inom sjöräddningen, eftersom Kustbevakningen inte patrullerar i Vänern särskilt frekvent. Sjögruppen strävar efter att prioritera den kontaktskapande verksamheten. Viss ordningshållning i form av fotpatrullering sker på öarna. Övervakning av Djuröområdet (nationalpark) och av ett stort antal fågelskyddsområden sker i stor utsträckning. De största problemen med s.k. värstingbåtar har sjögruppen haft i Karlstadsområdet år 1990.

*Ekonomi*

Alla kostnader hänförliga till de sjöpoliser som kommer från polismyndigheten i Vänersborg, förutom löner, bestrids av polismyndigheten i Karlstad.

*Utrustning*

Sjöpoliserna är i huvudsak nöjda med polisbåten och utrustningen. Möjligen skulle polisbåten vara större med hänsyn till den kraftiga sjö som stundom förekommer i Vänern. Det finns måhända ett behov av en mindre båt i Karlstadsområdet för att användas i Klarälven, i kanaler och under broar för att gripa fartöverträdare m.m.

*Utbildning*

Sjöpoliserna anser att sjöpolisutbildningen är bra. Sjögruppen i Vänern deltager varje vår i en tre-dagars repetitionsutbildning tillsammans med sjögrupperna i Göteborg och Uddevalla.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Det råder ett gott förhållande mellan myndigheterna. Något samarbete med Kustbevakningen, förutom vid oljeutsläpp, förekommer inte. Sådana utsläpp är sällsynta i Vänern. Sjögruppen erhåller varje månad Kustbevakningens patrulleringslista och Kustbevakningen erhåller varje vecka sjögruppens veckoplanering. Sjöpoliserna tror Kustbevakningen finns i Vänern uteslutande för oljebekämpning, eftersom den inte verkar utnyttja sina polisiära befogenheter där.

*Framtid*

Sjöpoliserna i Vänersborg anser att nuvarande verksamhetsområde är bra. Polisbåten bör dock vara stationerad i Mariestadstrakten och inte i Karlstad, enär merparten av ingripandena sker i södra Vänern och båten skulle då vara närmare arbetsområdet. Ställföreträdande polischefen ifrågasätter om polismyndigheten i Vänersborg i fortsättningen skall svara för en hel polismanslön under seglationstiden ställt i relation till den nytta myndigheten har av polisbåten i det egna distriktet. Chefen för ordningsavdelningen och sjöpoliserna delar inte denna uppfattning utan anser att myndigheterna har såväl nytta som råd med detta.

*Övrigt*

Sjöpoliserna har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Karlstad**

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1980. Budgetåret 1990/91 har myndigheten nödgats, med visst bistånd från rikspolisstyrelsen, reparera båten för drygt 400 000 kr. Chefen för sjögruppen upprättar årligen en redogörelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 1 maj - 30 september.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef från myndigheten och fyra sjöpoliser (1+4). Under högsäsong tillkommenderas ett par semestervikarier med sjöpolisutbildning. Det finns två besättningar om vardera två

man. Den ena besättningen består av en sjöpolis från myndigheten och en från polismyndigheten i Kristinehamn. I den andra besättningen kommer en sjöpolis från polismyndigheten i Vänersborg och en från polismyndigheten i Lidköping eller Mariestad. Chefen för sjögruppen är med ombord på polisbåten onsdag - fredag. Polisbåten utgår alltid från Karlstad och verkar i hela Vänern. Patrulleringstiden fördelar sig enligt följande: S-län 1 048 timmar, R-län 634 timmar och P-län 390 timmar. Vintertid tjänstgör chefen för sjögruppen på kriminalavdelningen och sjöpolisen på trafikavdelningen.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Beredskapstjänstgöring mellan vissa pass sker ombord på polisbåten eller i land.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en mångskiftande verksamhet med allt från repressiv till preventiv verksamhet. Den repressiva delen är något större än den preventiva. De flesta arbetsuppgifterna finns i Karlstads- och Kristinehamnsområdet. Med hänsyn till det stora antalet fritidsbåtar och gästbåtar i Vänern har sjögruppen inriktat sig på sjötrafikövervakning i tämligen stor omfattning. Under senare år har sjögruppen främst under tidig vår och sen höst haft problem med internationella trollingbåtar. Dessa fritidsfiskare är ofta inte sjövana. Detta har lett till haverier och sjöräddningspådrag. Sjögruppen fyller en viktig funktion i sjöräddningen, eftersom Kustbevakningen inte patrullerar frekvent i Vänern. De flesta sjöräddningsuppdrag som sjögruppen har engagerats i äger rum i Karlstads- och Kristinehamnsområdet. Sjögrupppen bedriver ordningshållning i form av fotpatrullering på vissa större öar och i hamnarna. De besöker frekvent Storön utanför Otterbäcken, där det finns en festplats där deltagarna inte sällan ställt till med ordningsproblem. Det finns ett flertal naturskydds- och fågelskyddsområden samt en nationalpark (Djurö). Dessa områden avpatrullerar sjögruppen med täta intervaller. Sjögruppen bedriver även en kontaktskapande och brottsförebyggande verksamhet. Stölder av och ur båtar har ökat markant de senaste åren. Sjögruppen har intensifierat brottsspaningarna efter gärningsmännen. Sjöfynd handhas företrädesvis av sjögruppchefen.

*Ekonomi*

Länspolismästaren handhar sjögruppens budget. Polismyndigheten svarar för samtliga kostnader hänförliga till sjögruppen förutom löner till sjöpoliserna. Det finns planer på att delegera budgetansvaret för sjögruppen till chefen för sjögruppen.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med polisbåten och utrustningen. Det finns inte behov av någon annan farkost. Om de vid något tillfälle behöver en mindre båt än sin ordinarie kan de låna ordningsavdelningens trailerburna öppna Flipperbåt.

*Utbildning*

Sjögruppen är nöjd med sjöpolisutbildningen. Gruppen deltar varje vår i en tre-dagars repetitionsutbildning tillsammans med sjögrupperna i Göteborg och Uddevalla.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Något samarbete äger inte rum med Kustbevakningen. Sjögruppen erhåller varje månad Kustbevakningens patrulleringslista och Kustbevakningen får varje vecka sjögruppens veckoplan. Om Kustbevakningen som planeras erhåller mer personal till stationen i Vänersborg och ytterligare någon båt är polisen positiv till att inleda ett organiserat samarbete med Kustbevakningen. Eftersom sjögruppen är stationerad i Karlstad och posteringen belägen i Vänersborg vore det värdefullt om Kustbevakningen hjälpte sjöpolisen med polisiära arbetsuppgifter i Dalbosjön (främst Vänersborgsområdet).

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är bra. Vad gäller båtens stationering borde måhända Mariestad vara det bästa alternativet geografiskt sett. Om båten var stationerad där skulle det bli mer patrulltid i Skaraborgs län och Älvsborgs län. De flesta arbetsuppgifterna finns dock i Karlstads- och Kristinehamnsområdena. Oavsett var båten är stationerad blir det fråga om långa "framkörningstider". Det kan ifrågasättas om en så liten polismyndighet som Mariestad klarar av att handha en sjögrupp i ekonomiskt och administrativt hänseende. Vid en samlad bedömning bör därför båtens stationering även fortsättningsvis vara Karlstad. Om möjligt bör i vart fall tjänsten som chef för sjögruppen bli en fast sådan i sjöpolisorganisationen och denne bör då ha kommissariegrad.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda arbetsuppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig använts i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Vänersborg (representant för stationen)**

*Samarbetet med sjögruppen i Karlstad*

Något samarbete äger inte rum med sjöpolisen. Kustbevakningen har endast ett fartyg (en katamaran) i Vänern. Den är användbar både för oljebekämpning och ordinär patrullering. Under år 1992 skall personalen vid stationen utökas från fem till förmodligen tio kustbevakningstjänstemän. Detta kommer att medföra två besättningar, vilket torde ge en fördubblad utnyttjandegrad av fartyget. Under något år tidigare har Kustbevakningen ringt till sjöpolisen och meddelat när de gått ut på sina sjöpass. Denna kommunikation har emellertid varit ensidig, varför den upphört.

**Polismyndigheten i Västerås**

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1982. Chefen för sjögruppen upprättar inte någon årsberättelse över verksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden är 30 april - mitten av oktober.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under ordningsavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef och fyra sjöpoliser (1+4). Under högsäsong tillkommenderas två poliser från fältgruppen. Båten bemannas alltid med två-mans besättning. Från slutet av september är enbart två sjöpoliser avdelade för sjötjänst. Under icke seglationstid tjänstgör samtliga i sjögruppen som ordningspoliser. Chefen för sjögruppen handhar under denna tid sjögruppens löpande ärenden.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Under helgerna sker jourtjänstgöring ombord på polisbåten.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet med både repressiv och preventiv verksamhet, varvid den förstnämnda verksamheten torde väga över. De mest frekventa insatserna är hjälp, service och sjöräddningsuppdrag. Även sjötrafikövervakning och hantering av stulna båtar tar mycket tid. Vid vissa tillfällen är ordningspoliser med ombord för att förstärka sjöpolisen vid ordningshållning på öar och

brottsspaning i samband med stölder i småbåtshamnar. Sjögruppen har en viktig funktion inom sjöräddningen, eftersom Kustbevakningen endast sporadiskt befinner sig i Mälaren. Vid sjöräddningsuppdrag händer det att sjögruppen verkar även utanför det ordinarie verksamhetsområdet i Mälaren. Vid några tillfällen har sjögruppen bedrivit verksamhet i Hjälmaren och sjön Barken. I Hjälmaren bedrivs tjuvfiske med nät i stor omfattning. I Smedjebacken kommer gästerna till Folkets park sjövägen (Barken). Båtarna är ofta överlastade och båtförarna inte sällan berusade. För några år sedan inträffade en allvarlig sjöolycka utanför Smedjebacken med flera dödsoffer.

*Ekonomi*

Chefen för ordningsavdelningen svarar för sjögruppens löpande driftbudget, som uppgår till ca 80 000 kr. De största kostnaderna är bränsle och telefon om ca 60 000 kr respektive 10 000 kr. Ansvaret för övriga kostnader hänförliga till sjögruppen, åvilar polismästaren.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med båten och utrustningen. Om möjligt bör den mittersta motorn i polisbåten utrustas med vattenjetdrift. Detta vore värdefullt när sjöpolisen exempelvis framför båten i okända farvatten, då endast mittenmotorn skulle användas för att undvika skador på propellrar m.m. till de yttersta motorerna. Det finns behov även av en mindre, snabbgående civil båt för att beivra stölder och gripa fartöverträdare m.m. Denna båt bör utrustas med motor för vattenjetdrift.

*Utbildning*

Sjögruppen är nöjd med sjöpolisutbildningen. Man har tidigare deltagit i den regionala årliga repetitionsutbildningen tillsammans med sjögrupperna i Stockholmsområdet. Denna utbildning har trappats ned och har inte genomförts alls år 1991. Sjögruppen genomför i stället en utrustningsvecka varje år. Under denna tid vårutrustas båten och chefen för sjögruppen i Stockholm har hållit föredrag om nyheter på området. Sjögruppen anser att denna uppläggning är acceptabel.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Det råder ett gott förhållande mellan sjögruppen och Kustbevakningen. Något närmare samarbete har inte förekommit med Kustbevakningen, eftersom de endast varit uppe i Mälaren ett par gånger per år och då företrädesvis med racerbåt. Vid dessa tillfällen har sjögruppen informerats om vad Kustbevakningen avser att göra. År 1991 har myndigheterna samverkat vid fisketillsyn.

*Framtid*

Sjögruppen anser att nuvarande verksamhetsområde är acceptabelt, men gränserna behöver inte vara så strikta som tidigare.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda uppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har aldrig tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Polismyndigheten i Luleå**

*Allmänt*

Myndighetens polisbåt är från år 1982. Chefen för sjögruppen upprättar årligen en redogörelse över sjöpolisverksamheten.

*Seglationstid*

Den normala seglationstiden enligt länsstyrelsens planeringsdokument är 1 juni till och med isläggningen. Normalt brukar båten tas upp i slutet av oktober.

*Organisation och bemanning m.m.*

Sjögruppen lyder organisatoriskt under trafikavdelningen. Sjögruppen består av en sjögruppchef och fem sjöpoliser (1+5). Under högsäsong tillkommenderas tidvis en semestervikarie med sjöpolisutbildning. Från midsommar bemannas båten med två besättningar. Dessa besättningar omfattar ofta två man under juni - augusti, eftersom sjöpoliserna tar ut semester under denna tid. I september finns det två besättningar om vardera tre man. I oktober finns det en besättning om tre man. Vintertid tjänstgör sjöpoliserna som ordinarie trafikpoliser. Chefen för sjögruppen handhar sjögruppens löpande ärenden även under denna tid.

*Tjänstgöringslista*

Sjögruppens tjänstgöringslista ger en god dygnstäckning. Jourtjänstgöring sker ombord på polisbåten.

*Arbetsuppgifter*

Sjögruppen bedriver en blandad verksamhet med både repressiv och preventiv inriktning, varvid det sistnämnda inslaget väger över. De flesta arbetsuppgifterna är koncentrerade till Luleå- och Piteområdet. Frekventa arbetsuppgifter är sjötrafikövervakning, kontroll av militära

skyddsområden och fågelskyddsområden, sjöräddningsuppdrag samt jakt- och fisketillsyn. Sjögruppen bedriver även en kontaktskapande verksamhet. De fotpatrullerar på öar och i hamnar och har god kontakt med allmänheten och hamnfogdarna.

*Ekonomi*

Chefen för trafikavdelningen ansvarar för sjöpolisens driftbudget utom såvitt avser reparationskostnader, som handhas centralt av polismästaren. Den årliga bränsleförbrukningen för polisbåten har budgeterats till 32 000 liter dieselolja oavsett vad den kostar. Ansvaret för att denna ram inte överskrids åvilar sjögruppchefen. Vad gäller resor och traktamenten har chefen för trafikavdelningen ansvaret för en egen budget för hela trafikavdelningen om 515 000 kr. Av detta belopp har 35 000 kr avsatts för sjöpolisernas traktamenten.

*Utrustning*

Sjögruppen är i huvudsak nöjd med polisbåten och utrustningen. I stor utsträckning verkar de i grunda vatten i skärgården. De har därför en gummibåt till sitt förfogande som de använder så gott som dagligen.

*Utbildning*

Sjögruppen anser att sjöpolisutbildningen är bra. Länspolischefen i Norrbotten har huvudansvaret för en fem-dagars årlig regional repetitionsutbildning för sjögruppen och de poliser i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Gävleborgs län som handhar sjöutredningar. År 1991 har inte alla poliser som handhar sådana utredningar deltagit, eftersom ett par av myndigheterna inte haft råd att skicka dem på utbildningen.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

Samarbetet med Kustbevakningen fungerar mycket bra. I planeringsdokumentet har länspolischefen i grova drag angivit att polismyndigheten i Luleå skall utreda hur samarbetet med Kustbevakningen närmare skall utformas. I anledning härav har en arbetsgrupp bildats i januari 1991 med representanter för polisen (chefen för trafikavdelningen och sjöpoliser) och kustbevakningen med målsättning att utvidga och förbättra samarbetet mellan myndigheterna. Arbetsgruppen har haft flera möten och diskuterat olika frågor om mixade besättningar, tjänstgöringslistor, utbildning m.m. Vidare har gruppen beslutat om en målinriktad samverkan under seglationsperioden 1991. Denna har inneburit bl.a. gemensamma fartkontroller med mixade

besättningar, gemensam skyddsområdeskontroll och gemensamma fiskekontroller. Myndigheterna är numera samlokaliserade och personalkategorierna har lärt känna varandra väl. Poliserna och kustbevakningstjänstemännen bör få ett likartat arbetstidsavtal så att samarbetet mellan myndigheterna kan genomföras på ett ännu bättre sätt. Sjögruppen får vederlagsfritt låna materiel exempelvis båtar och trailers av Kustbevakningen. Vid sjöpolisens årliga repetitionsutbildning har representanter från Kustbevakningen deltagit.

*Framtid*

Sjögruppen anser att det nuvarande verksamhetsområdet är bra. Om det finns resurser bör en fast sjögrupp inrättas med verksamhet under hela året.

*Övrigt*

Sjögruppen har inga särskilda uppgifter i krigsorganisationen. Systemet med s.k. polisförstärkning har inte tillämpats i sjöpolisverksamheten.

**Kuststationen i Luleå (områdeschefen samt representanter för stationerna i Luleå och Haparanda)**

*Samarbetet med sjögruppen i Luleå*

Samarbetet med sjöpolisen fungerar mycket bra. En omständighet av stor betydelse är att myndigheterna är samlokaliserade. Efter propåer från regional nivå har Kustbevakningen i Norrbotten och polismyndigheten i Luleå år 1991 bildat en arbetsgrupp med målsättning att utvidga och förbättra samarbetet mellan myndigheterna. Arbetsgruppen har haft flera sammanträden och dryftat olika frågor med anknytning till deras verksamhet. Gruppen har överenskommit om en målinriktad samverkan under år 1991. Denna samverkan har inneburit bl.a. gemensamma fartkontroller och fiskekontroller. Kustbevakningen är positivt inställda till s.k. mixade besättningar. Ett problem härvidlag är att arbetstidsavtalen för personalkategorierna är olika.

Kustbevakningen lånar ut materiel m.m. till sjöpolisen.

*Utbildning*

Det finns behov av årlig repetitionsutbildning för kustbevakningstjänstemännen. Ett par kustbevakningstjänstemän har deltagit i sjögruppens årliga repetitionsutbildning. Om möjligt bör vissa delmoment i repetitionsutbildningen i framtiden genomföras gemensamt av myndigheterna.

Kustbevakningstjänstemän brukar auskultera vid polisen. Sådan tjänstgöring bör utökas och ske fortlöpande hos respektive myndighet för den andra myndighetens personal. Det är viktigt att samtliga vakthavande befäl vid polisen känner till när de kan utnyttja Kustbevakningen. Samordnad utbildning kan ge erforderlig information härom. För nyanställda poliser håller Kustbevakningen en informationsdag om sin verksamhet.

---

Utredningen har besökt länspolischeferna, berörda polismästare och ett antal polisbefäl i Västernorrlands och Gävleborgs län för att utröna om behov av en sjögrupp finns i respektive län eller om behoven kan tillgodoses på annat sätt exempelvis genom att samarbete och samverkan med Kustbevakningen utvecklas. Utredningen har vidare sammanträffat med representanter för Kustbevakningen i de berörda länen angående myndighetens samarbete och samverkan med polisen.

## Länspolischefen i Västernorrlands län, Härnösand

*Kort lägesbeskrivning*

Skärgården i länet är speciell. Kusten är öppen med stora öar och djupa fjärdar.

*Sundsvallsområdet*: Här finns en mängd fritidsbåtar. Det finns även färjetrafik till och från Finland samt viss handelssjöfart främst från Tunadal. Från och med den 1 april 1991 har ett nytt militärt skyddsområde tillkommit. Kuststationen i Sundsvall kommer att försvinna.

*Härnösandsområdet*: Här finns ett stort antal fritidsbåtar. Däremot förekommer inte någon direkt handelssjöfart. Det stora militära skyddsområdet i länet (Hemön, Härnön) finns här. Norr om Härnösand börjar Höga kusten och här finns den största fritidsbåtstrafiken i länet. I området förekommer ett stort antal gästande fritidsbåtar bl.a. från Finland. Fritidsbåtstrafiken är dock avsevärt mindre här än i Stockholmsområdet och på Västkusten. Det finns ett fåtal fast boende och få fritidshus på öarna i skärgården. I Härnösand finns Kustbevakningens regionledning Nord samt en kuststation.

*Örnsköldsviksområdet*: Detta område tillhör Höga kusten. Här finns mycket fritidsbåtar och handelssjöfarten är omfattande. Förmodligen kommer det att bli en färjeförbindelse till Finland härifrån. Fast boende befolkning finns på Ulvön och Trysunda. Kustbevakningen

har en station i Örnsköldsvik.

*Bedömning av polisledningarna i länet*

Mot bakgrund av nulägesanalysen finns behov av en sjögrupp och en polisbåt. Behovet är emellertid koncentrerat till en relativt kort säsong då personalläget ändå är ansträngt på grund av semestrar. De anser att behovet av en polisbåt måste bedömas mot bakgrund av de nuvarande personella och ekonomiska realiteterna. En faktor av stor betydelse vid bedömningen är osäkerheten om vad det nya budgetsystemet närmare innebär för polisens totala ekonomi i länet. Vid en samlad bedömning anser sig polisledningarna därför för närvarande inte kunna förorda inrättande av en sjögrupp i länet.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

*Kort lägesbeskrivning*

Samarbetet mellan polismyndigheten i Örnsköldsvik och Kustbevakningen i samma stad fungerar utmärkt. Varje midsommar biträder kustbevakningen polisen vid insatser på Ulvön och Trysunda. Vid vissa andra tillfällen har ordningspoliser varit med ombord på kustbevakningsbåtar och då företagit ingripanden på öar m.m. Kustbevakningen ställer upp med transporter o.d. i den omfattning polisen begär det.

Samarbetet mellan polismyndigheten i Härnösand och kuststationen där fungerar bra. När polisen begär hjälp får den det.

*Bedömning av polisledningarna i länet*

Det finns behov av polisiära insatser i skärgården och samarbetet mellan polisen och kustbevakningen fungerar utmärkt. Samarbetet mellan myndigheterna kan ske i olika former. Det kan vara allt från att en ordningspolis följer med på en kustbevakningsbåt och förstärker besättningen eller att en polis med nautisk kompetens tjänstgör ombord på en kustbevakningsbåt till att polisen får låna någon mindre farkost av Kustbevakningen. Om polismän skall tjänstgöra som besättningsmän på Kustbevakningens båtar vore det önskvärt om åtminstone varje berörd polismyndighet hade en polis som genomgått sjöpolisutbildningen. Samarbete och samverkan med Kustbevakningen synes vara ett mer ekonomiskt fördelaktigt alternativ än inrättande av en sjögrupp. Polisen avser att undersöka om inte samarbetsformerna kan utvecklas ytterligare. Ramarna för det framtida samarbetet mellan myndigheterna bör formaliseras.

**Kustbevakningen, Härnösand (representanter för regionledningen samt kuststationerna i Härnösand och Örnsköldsvik)**

*Samarbetet med polisen*

*Örnsköldsvik*

Kuststationen har bra relationer med polisen. De samarbetar främst under midsommarhelgen rörande insatser på Ulvön och Trysunda. Myndigheterna tar kontakt med varandra i god tid före denna helg. Under helgen skjutsar de ut polismän till de aktuella öarna. De är sedan behjälpliga vid transporter av sjuka och berusade. Kustbevakningen biträder polisen vid hantering av sjöfynd. När de lämnar kajen tar de kontakt med vakthavande befäl hos polisen och talar om vart de skall gå. Kustbevakningen och polisen har talat om att kommande år gemensamt anordna fartkontroller.

*Härnösand*

Samarbetet med polisen fungerar bra. Även denna postering medverkar vid Ulvön under midsommarhelgen. Kustbevakningen har samverkat med polisen i samband med fiskeövervakning i Indalsälven. Vid sådana tillfällen har polismän varit med ombord på en kustbevakningsbåt eller verkat från land. Dessa aktiviteter har främst varit planerade, men även spontana sådana har ägt rum. Kustbevakningen ställer upp med transporter m.m. när polisen begär det. De biträder också polisen vid hantering av sjöfynd.

*Gemensamt*

Kustbevakningen är intresserad av att ytterligare utveckla samarbetet med polisen. Detta samarbete bör formaliseras. En faktor som möjligen kan försvåra samarbetet är att myndigheterna har olika arbetstidsavtal. Detta är dock inte något oöverstigligt hinder. Om en polis skall tjänstgöra ombord på en kustbevakningsbåt bör denne ha nautisk kompetens. Det bästa vore om polismannen kom med i besättningen som en fjärde man, utöver minimibesättningen om tre man, och på så sätt förstärkte den befogenhetsmässigt. Det är även tänkbart att polismannen ingår som en av tre besättningsmän i minimibesättningen, men då bör polismannen genomgått sjöpolisutbildningen.

*Utbildning*

Kustbevakningstjänstemännen är positiva till en gemensam årlig regional repetitionsutbildning tillsammans med polisen inom de områden som de bedriver likartad verksamhet. Genom att kostnaderna för en sådan utbildning kan delas mellan myndigheterna bör mer kvalificerade föreläsare kunna anlitas.

En del kustbevakningstjänstemän har genomgått auskultations-

tjänstgöring vid polisen under en eller två veckor. De anser att sådan utbildning är mycket värdefull då den ökat förståelsen för polisiärt arbete. De önskar att denna utbildningsform utökas till att gälla fler kustbevakningstjänstemän.

Inom Kustbevakningen har man diskuterat att informera varje vakttur vid polisen om sin verksamhet. Det är särskilt viktigt att polisens vakthavande befäl känner till Kustbevakningen som en resurs.

## Länspolischefen i Gävleborgs län, Gävle

*Kort lägesbeskrivning*

Skärgården i länet är öppen och karg. Vid vissa vindar, främst från nord eller nordost, är sjön hög och krabb.

*Hudiksvallsområdet*: Här finns en relativt stor skärgård med ett fåtal fast boende på öarna. Det finns ganska mycket fritidshus i skärgården bl.a. i Långvind. Fritidsbåtstrafiken är omfattande, men inte som i Stockholmsområdet. Handelssjöfarten är inte obetydlig. Det finns flera militära anläggningar i skärgården och det har varit ett par s.k. ubåtsincidenter i området. Kuststationen i Hudiksvall skall vara kvar.

*Söderhamnsområdet*: Här finns en stor skärgård med en liten fast befolkning på öarna, som tenderar att öka. Det finns mycket fritidshus i skärgården. Fritidsbåtstrafiken är omfattande och handelssjöfarten är ganska stor. Det finns militära anläggningar i skärgården. Det förekommer ett omfattande tjuvfiske av lax i området, särskilt vid Ljusnans mynning. Kuststationen i Söderhamn har lagts ned den 1 april 1992.

*Gävleområdet*: Här finns inte någon direkt skärgård. Det finns dock några större öar med landförbindelse där det bor fast befolkning. På öarna finns ett visst fritidsboende. Fiskelägena är belägna på fastlandet. Det finns en omfattande handelsjöfart i området. Fritidsbåtsbeståndet är relativt stort. Båtsäsongen är kort, i princip juni - augusti. Fiske med rörliga redskap inklusive nät är fritt längs kusten. Därför är det inte några speciella problem med fisket. Från och med den 1 april 1992 har kuststationen i Gävle utökats till 18 kustbevakningstjänstemän.

*Bedömning av polisledningarna i länet*

Mot bakgrund av nulägesanalysen finns behov av en sjögrupp och en polisbåt i länet. Behovet avser en kort säsong då personalläget är ansträngt på grund av personalens semesteruttag. En polisbåt av

ordinärt slag är fullt utrustad en investering om ungefär tre miljoner kr. Den är emellertid för liten för länets behov med hänsyn till den höga och krabba sjö som uppkommer särskilt vid vindar från nord eller nordost. Det krävs således en betydligt större båt, som är ännu dyrbarare. Därtill kommer osäkerheten i ekonomiskt hänseende vid införandet av det nya budgetsystemet för polisen. Vid en helhetsbedömning anser sig polisledningarna av personella och ekonomiska skäl för närvarande inte kunna förorda inrättande av en sjögrupp i länet.

Representanter för polismyndigheten i Gävle tillägger för egen del: Behovet av polisiära insatser i Gävleområdet är inte så stort att det finns behov av en polisbåt där. Det behov som finns i området klarar polisen genom samarbete med kustbevakningen.

*Samarbetet med Kustbevakningen*

*Kort lägesbeskrivning*

Samarbetet mellan polismyndigheten i Söderhamn och kuststationen i samma stad fungerar bra. Kustbevakningen ställer upp med transporter m.m. i den omfattning som polisen begär.

Samarbetet mellan polismyndigheten i Gävle och kuststationen där fungerar utmärkt. De träffas flera gånger om året och planerar då för gemensamma aktiviteter. Myndigheterna, särskilt Kustbevakningen, försöker ändra sina tjänstgöringslistor så att samarbetet skall kunna genomföras. Vid midsommar och vid några andra tillfällen under sommaren samarbetar myndigheterna rörande sjötrafikövervakning, kontroll av nykterhet till sjöss m.m. Vid dessa tillfällen sker utsättning för båda personalkategorierna i polishuset. Under midsommarhelgen och vid vissa andra tillfällen under året tjänstgör ordningspolis ombord på någon kustbevakningsbåt för att kontrollera ordningen på öar m.m. Efter uppdrag från polisen håller kustbevakningstjänstemän förhör ombord på båtar när något inträffat till sjöss. När Kustbevakningen går ut med sina båtar meddelar de regelmässigt vakthavande befäl vid polismyndigheten i Gävle.

*Bedömningar av polisledningarna i länet*

Det finns behov av polisiära insatser i skärgården och samarbetet mellan polisen och kustbevakningen fungerar mycket bra, särskilt i Gävleområdet. Polisen anser inte att den eller de polismän som skall tjänstgöra ombord på Kustbevakningens båtar skall ingå i båtens minimibesättning. I sådant fall torde krävas att de genomgått sjöpolisutbildningen. Detta skulle leda till att länet tvingas att bekosta sådan utbildning för de poliser som är aktuella för sådan tjänstgöring och medför en betydligt mindre samordningsvinst för polisen. Det

bästa vore om polisen kunde välja ut vilken ordningspolis som helst och kommendera denne att tjänstgöra ombord på en av Kustbevakningens båtar. Polismannen skulle på detta sätt förstärka befogenheterna ombord på båten, eftersom en polisman i väsentliga avseenden har vidare befogenheter än en kustbevakningstjänsteman. Det nuvarande samarbetet mellan myndigheterna kan säkert utvecklas ytterligare. Ramarna för det framtida samarbetet mellan myndigheterna bör formaliseras.

*Utbildning*

Polisen anser att en gemensam årlig repetitionsutbildning tillsammans med Kustbevakningen vore meningsfull.

Varje år auskulterar ett par kustbevakningstjänstemän från kuststationen i Gävle hos polisen under två veckor. Någon motsvarande auskultation för poliser hos Kustbevakningen förekommer inte. Myndigheterna i Gävle har talat om att etablera en sådan utbildning.

## Kuststationen i Gävle

*Samarbetet med polisen*

Samarbetet med polisen fungerar bra. Det är positivt att poliser under sommaren tjänstgör ombord på kustbevakningsbåtar vid vissa speciella tillfällen exempelvis under midsommarhelgen. Däremot är det inte bra om poliser permanet tjänstgör ombord på kustbevakningsbåtar, eftersom kustbevakningstjänstemännen i sådana fall kommer att bli chaufförer åt polisen.

*Utbildning*

Det föreligger ett behov av årlig repetitionsutbildning för kustbevakningstjänstemännen rörande en rad specialstraffrättsliga författningar m.m. Sådan utbildning kan med fördel anordnas tillsammans med polisen.

Kustbevakningstjänstemännens auskultationstjänstgöring vid polisen är bra. Då får de bl.a. följa med polisen när de genomför olika former av tvångsmedelsingripanden. Auskultationstjänstgöringen bör utökas till att omfatta fler kustbevakningstjänstemän.

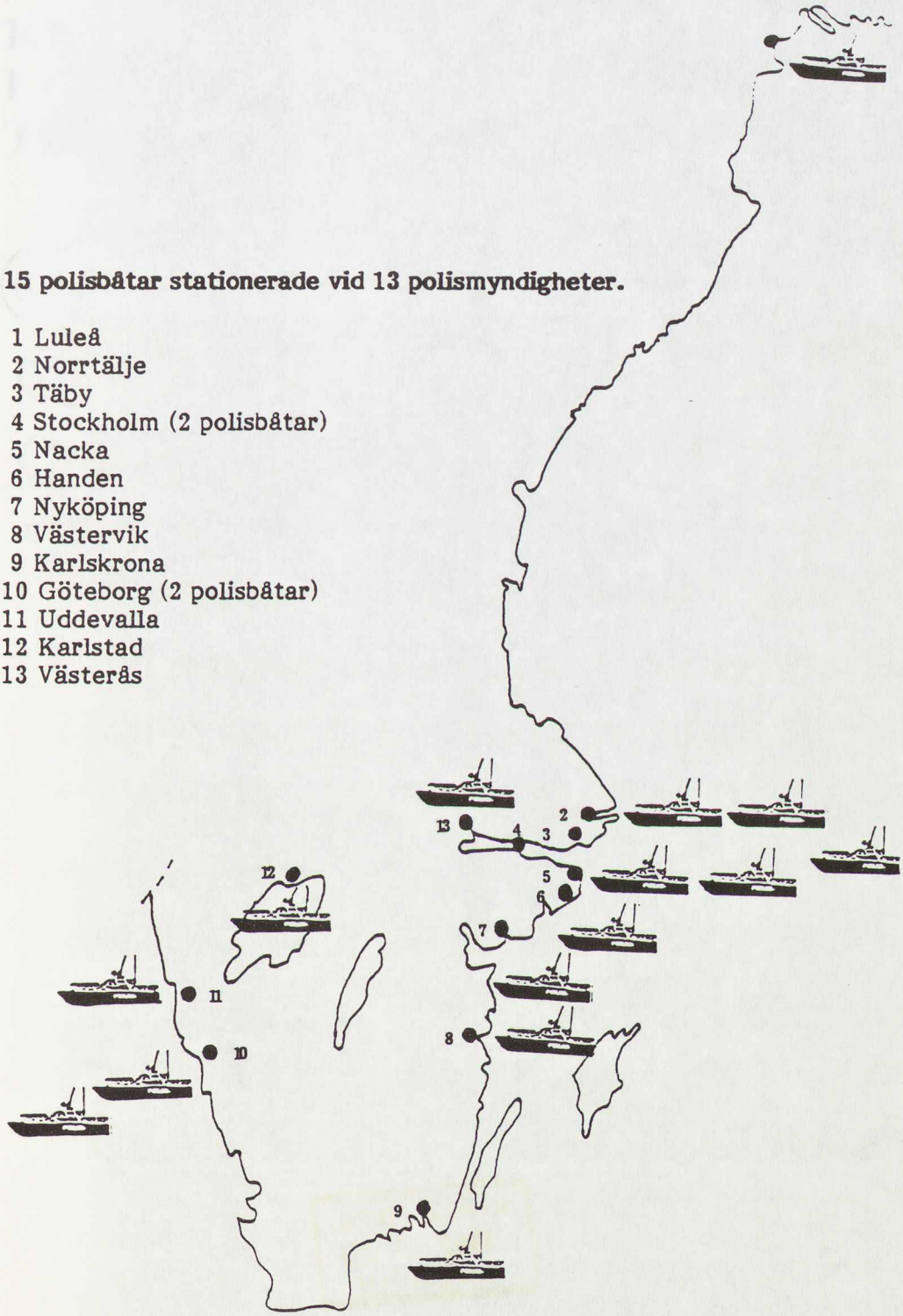
---

Utredningen har vidare varit i kontakt med tf. länspolischefen i Västerbottens län och polismästaren i Malmö rörande deras eventuella behov av sjögrupp i respektive län. Deras redogörelser och närmare överväganden framgår av avsnitt 3.2.2.

*Bilaga 3*

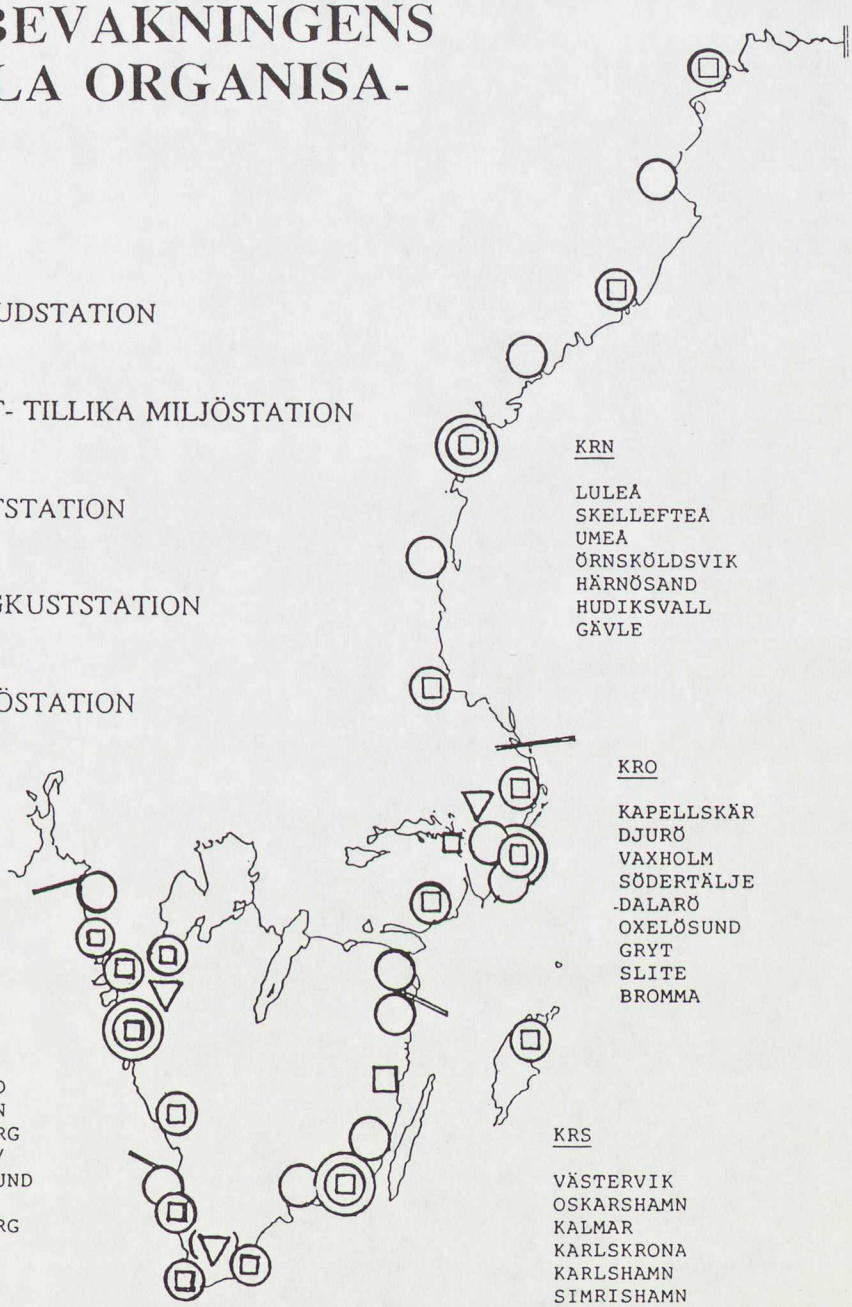
**15 polisbåtar stationerade vid 13 polismyndigheter.**

1 Luleå
2 Norrtälje
3 Täby
4 Stockholm (2 polisbåtar)
5 Nacka
6 Handen
7 Nyköping
8 Västervik
9 Karlskrona
10 Göteborg (2 polisbåtar)
11 Uddevalla
12 Karlstad
13 Västerås



*Bilaga 4*

# KUSTBEVAKNINGENS LOKALA ORGANISATION




KUNGL. BIBL.
1992-07-20
STOCKHOLM

KUNGL. BIBL.
1992-07-20
STOCKHOLM

# Statens offentliga utredningar 1992

# Systematisk förteckning

## Justitiedepartementet

Bundna aktier. [13]
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]
Översyn av sjöpolisen. [51]

## Socialdepartementet

Psykiskt stördas situation i kommunerna
–en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
Psykiatrin i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
Kroppen efter döden. [16]
Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
Bostadsstöd till pensionärer. [21]
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]
Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. [37]
Begreppet arbetsskada. [39]
Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka
– forskning kring service, stöd och vård. [46]
Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. [50]

## Kommunikationsdepartementet

Nya Inlandsbanan. [32]

## Finansdepartementet

Koncession för försäkringssammanslutningar. [5]
Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del 1.
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
Fastighetsskatt. [11]
Långtidsutredningen 1992. [19]
Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. [23]
Avreglerad bostadsmarknad. [24]
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]
Avreglerad bostadsmarknad, Del II. [47]
Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. [48]

## Utbildningsdepartementet

Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. [1]
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]
Resurser för högskolans grundutbildning. [44]

## Jordbruksdepartementet

Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]

## Kulturdepartementet

Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]
Radio och TV i ett. [36]

## Arbetsmarknadsdepartementet

Kompetensutveckling - en nationell strategi. [7]
Årsarbetstid. [27]

## Civildepartementet

Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]
Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? [33]
EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen.[49]

## Miljö- och naturresursdepartementet

Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. [2]
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]
Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. [35]
Angående vattenskotrar. [41]
Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. [42]
Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. [43]
Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. [45]

KUNGL. BIBL.
1992-07-20
STOCKHOLM

# Statens offentliga utredningar 1992

## Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna –en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatrin i Norden –ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
   – Motiv. Del 1.
   – Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program.Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.
33. Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? C.
34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
35. Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i ett. Ku.
37. Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
39. Begreppet arbetsskada. S.
40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
41. Angående vattenskotrar. M.
42. Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. M.
43. Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. M.
44. Resurser för högskolans grundutbildning. U.
45. Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. M.
46. Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. S.
47. Avreglerad bostadsmarknad, Del II. Fi.
48. Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. Fi.
49. EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. C.
50. Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. S
51. Översyn av sjöpolisen. Ju.

# Statens offentliga utredningar 1992

## Kronologisk förteckning

1. Fritid – arbete – kompetens. Omställningsåtgärdens villkor i högskolan. U.
2. Regler för riskar. En sammanfattning om vårdsyftet under domstolsgång inte är nu. M
3. Fyrtiårs-arbetsmiljö i kommunerna – en problemanalys av förutsättningarna. S.
4. Fyrtiårs-planering av fjärrvärmande gropgrävning. S.
5. Kommersiella tjänster i kommunernas näringsverksamhet. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del I.
– Författningstext och bilagor. Del II. Fi.
7. Kompetensutveckling – en nationell strategi. A.
8. Familjebestämmelsen m.m. – Bostadsbidrag. H.
9. Personal och rätt i kyrkan. C.
10. En ny lag om tolkning för vuxenutbildningen. Ku.
11. Familjerådgivarna. H.
12. Kommunalt högskoleutbildning. U.
13. Barnens skatter. Ju.
14. Miljöns betydelse i hälsofrågor. Jo.
15. Ledning och beslutande i högskolan – frågor om perspektiv och modeller. U.
16. Kroppen eller bilden. S.
17. Den nya anslutningsavgiften – objektiviteten i en psykologisk perspektiv. S.
18. Tvångsvård i sociala hem – ansvar och innehåll. S.
19. Lagstiftningsarbetet 1992. Fi.
20. Statens bostadslån. Omställning från bryggdrift till nätdrift. S.
21. Bostadsvård till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kommunikation i miljöarbetsmarknaden m.m. Fi.
24. Avregleringen av bostadsförsörjning. Fi.
25. Utvärdering av försök med samlokalisering med 3-årig gymnasial utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalificerade perioder i internationella förhållanden. S.
27. Arbetsrätten. A.
28. Kontrollgång av kustnäpel – vägar automatiserade region. Fi.
29. Statsskuldsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella upplysningsinstitutet. S.
30. Kredit-lagstiftning – Några utvalda problem. Fi.
31. Lagstiftning och statsfinansiering av TV-program. Ku.
32. Nya intendenten. K.
33. Kommunpolitikernas i folkrörelsernas tjänst? C.
34. Familjebestämmelsesystemet diskrimineras. M.
35. Kur- och rehabiliteringsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i sac. Ku.
37. Invalidom och dess pensioner – invandrarfamiljernas vägens inträde och utveckling. S.
38. Priströsade avlon. Ränta och elavgifter. U.
39. Beredgjort arbetslösa. S.
40. Rätt- och stadsmarkning i kommunal verksamhet. M.
41. Anpassade varmvattenrör. M.
42. Kredit-lop – Besök för hallar i sekundärvärldsg. M.
43. Bostadsrätt – The Rule of Substantial Urban Development. M.
44. Resurser för högskolans produktivitetsökning. U.
45. Miljöfarligt avfall – avsnitt och skulder. M.
46. Tillvaxtvallen för psykisk läsproblematik – förutsättning service, stöd och vård. S.
47. Avregleringen bostadsmarknad. Del II. Fi.
48. Elektronisk statistikproduktion – Den statliga statistiska finansiering och samordning. Fi.
49. EES-anpassning av tankstationsbestämmelsen. C.
50. Avgifter och bostadsbidrag inom sjuk- och handikappomsorgen. S
51. Ovanvan av sjöpolisen. Ju.

ISBN 91-38-13064-5 ISSN 0375-250X

ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48
INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORGSGATAN 5
(VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM