

# CHALMERS



## Fripassagerare

En studie av lagar och regler och hur ansvaret fördelas mellan de inblandade.

*Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik*

Haak, Matilda  
Kaersgaard, Ida

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2014  
Rapportnr. SoL-15/162



RAPPORTNR. SoL-15/162

# Fripassagerare

En studie av lagar och regler och hur ansvaret fördelas mellan  
de inblandade

HAAK, M. A. M. & KAERSGAARD, I. M.

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2014

## **Fripassagerare**

-En studie av lagar och regler och hur ansvaret fördelas mellan de inblandade.

## **Stowaways**

-A study of laws and regulations and the allocation of responsibility amongst the involved parties.

IDA KAERSGAARD & MATILDA HAAK

© IDA KAERSGAARD, 2014

© MATILDA HAAK, 2014

Rapportnummer SoL-15/162  
Institutionen för sjöfart och marin teknik  
Chalmers Tekniska Högskola  
SE-412 96 Göteborg  
Sverige  
Telefon + 46 (0) 31-772 10 00

Tryckt av Chalmers  
Göteborg, Sverige, 2016

## Tillkännagivande

Vi skulle vilja tacka de personer i vår närhet som gjort detta arbete möjligt och som stöttat oss under arbetets gång.

Slutligen vill vi gärna rikta ett stort tack till de kontaktpersoner på de försäkringsbolag och andra aktörer som bistått oss med information och ovärderlig kunskap.

*Göteborg, Maj 2014*

---

*Ida Kaersgaard*

---

*Matilda Haak*

## Abstract

Stowaways are people who are placing themselves and others at great risk when they unlawfully embark vessels. They are mostly found on container vessels and the greatest problems exist in West Africa where the majority of these embarkations occur. Stowaways generate increasing expenses for the parties involved in terms of repatriation costs and temporary living expenses. In addition to these actual costs, the stowaway causes loss of time and constitutes a mental strain on the crew of the afflicted vessel.

This thesis has examined the laws and regulations governing the handling of stowaways in the maritime sector and what agreements and other available possibilities exist in order to limit liability. This is done in order to help those who come in contact with stowaways to handle situations which can arise. The method of this thesis has mainly consisted of literature studies of laws, rules and guidelines. The thesis also includes three case studies. These are real cases that are intended to give the reader a sense of realism, highlighting the difficulties and showing in what ways the laws are applied in reality.

There are a number of international organizations that have developed conventions and regulations concerning stowaways, such as IMO, UNHCR, FAL Convention and the ISPS Code. Furthermore, there are a number of laws applicable to stowaways in the Swedish legislation. These rules results in a clear framework of how vessel security should be structured in order to prevent stowaways from embarking and how they should be treated when an incident has occurred.

To allocate responsibility between ship owners and charterers regarding stowaways, BIMCO has designed a standard clause that can be used in charter agreements at sea. To protect oneself against the costs arising from this responsibility, a P&I insurance is required. To obtain the recovery amount from the insurance company the insured party is required to have followed the imposed rules and requirements, both by law and according to insurance terms.

This report is written in Swedish.

## Sammanfattning

Fripassagerare är människor som utsätter sig själva och andra för stora risker när de olovligt tar sig ombord på fartyg. De återfinns oftast på containerfartyg och största problemet förekommer i Västafrika där majoriteten av dessa embarkerar. Fripassagerare genererar alltså ökande kostnader för repatriering och uppehälle för de inblandade parterna. Utöver dessa faktiska kostnader innebär fripassagerare även tidsförluster samt att de utgör en psykisk påfrestning för besättningen på de drabbade fartygen.

Detta arbete har undersökt vilka lagar och förordningar som reglerar hantering av fripassagerare inom sjötransport samt vilka avtal och andra möjligheter som finns för att begränsa sitt ansvar. Detta för att underlätta för de som kommer i kontakt med fripassagerare att hantera situationer som uppstår. Metoden för detta arbete har till största delen bestått av litteraturstudier av lagar, regler och riktlinjer. Arbetet innehåller även tre stycken fallstudier. Dessa är riktiga fall som är till för att ge läsaren verklighetsanknytning, belysa svårigheter samt att visa hur lagar tillämpas i verkligheten.

Det finns ett antal internationella organisationer som har framarbetat konventioner och förordningar gällande fripassagerare, så som IMO, UNHCR, FAL-konventionen samt ISPS-koden. Vidare finns även ett antal lagar som är tillämpliga på fripassagerare inom svensk lagstiftning. Dessa regelverk leder till tydliga ramar om hur fartygssäkerhet ska vara uppbyggt för att fripassagerare ska förhindras komma ombord samt hur de ska behandlas när incidenter väl har skett.

För att fördela ansvar mellan redare och befektare gällande fripassagerare har BIMCO utformat en standardklausul som kan användas i befektavtal till sjöss. För att skydda sig mot kostnader som följer av detta ansvar krävs en P&I-försäkring. För att erhålla återersättning från försäkringsbolaget fordras att försäkringstagaren har följt de regler och krav som åligger denne, både enligt lag och enligt försäkringsvillkor.

## Innehållsförteckning

Tillkännagivande .....	V
Abstract .....	I
Sammanfattning .....	II
Innehållsförteckning .....	III
Nomenklatur .....	V
1 Inledning.....	1
1.1 Syfte.....	2
1.2 Forskningsfrågor.....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
2 Metod .....	3
2.1 Litteraturstudie.....	3
2.2 Fallstudier .....	4
2.3 Källkritik.....	5
3 Fripassagerare.....	6
3.1 Kartläggning .....	8
4 Svensk Lagstiftning.....	11
4.1 Brottsbalken.....	11
4.2 Rättegångsbalken.....	11
4.3 Utlänningslagen .....	12
4.4 Sjölagen .....	12
5 Internationella lagar och förordningar.....	14
5.1 IMO och FAL-konventionen .....	14
5.2 ISPS .....	15
5.3 UNHCR .....	16
6 Praktisk tillämpning av lagar och förordningar.....	17
6.1 Förebyggande åtgärder .....	17
6.2 Åtgärder då incident inträffat .....	18
7 Avtal gällande ansvar för fripassagerare .....	21



7.1	Avtalsformer .....	21
7.2	Avtalstolkning .....	21
7.3	Fripassagerarklausul .....	23
8	Försäkring.....	25
8.1	P&I-försäkring.....	25
8.1.1	International Group of P&I Clubs .....	26
8.2	Försäkringsgivarens fripassagerarklausul.....	26
9	Fallstudier.....	30
9.1	Fall 1 .....	30
9.1.1	Analys.....	30
9.2	Fall 2 .....	32
9.2.1	Analys.....	33
9.3	Fall 3 .....	34
9.3.1	Analys.....	35
10	Diskussion .....	37
10.1	Metoddiskussion.....	40
10.2	Rekommendationer och fortsatt forskning .....	40
11	Slutsatser .....	42
	Källförteckning.....	44
	Bilaga 1 .....	48

## Nomenklatur

Befraktare	Den som hyr ett fartyg
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
H&M	Hull and Machinery
Certeparti	Avtal om befraktning
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port facility Security Code
UNHCR	United Nations High Commissioner on Refugees
P&I	Protection and Indemnity
Redare	Den som har ägarfunktion över ett fartyg
Repatriering	Återvändande till hemland

## 1 Inledning

Fripassagerare har historiskt sett alltid varit ett problem för sjöfarten. Förr stod de primärt för en bra historia samt billig arbetskraft, men idag kostar fripassagerare de inblandade aktörerna flera miljoner kronor om året. För att undvika den problematik och de svårigheter som fripassagerare innebär har besättningsmedlemmar i vissa dokumenterade fall tvingat fripassagerare överbord (Parritt, 2001).

Fripassagerare är människor som olovligt tar sig ombord på fartyg. Oftast beror denna handling på instabila ekonomiska och/eller politiska förhållanden i deras hemländer. Under perioden 2011-2012 var där 774 incidenter där 1 640 fripassagerare var inblandade enligt undersökningar som utförts (Facilitation committee, 2013). Den totala kostnaden för detta uppgick till cirka 15,3 miljoner dollar. Antalet incidenter och fripassagerare har minskat något sedan åren innan, men trots detta, så visar undersökningen på att kostnaderna har ökat med en miljon dollar under samma period (Facilitation committee, 2013).

Författarnas intresse för ämnet uppkom delvis genom egna erfarenheter av fripassagerare samt genom läsning av nyhetsartiklar. Sannolikt kommer problematiken med fripassagerare inte avta markant inom den närmsta framtiden vilket resulterar i att detta ämne är något som även kommer vara en del av författarnas framtida yrkesroller. Detta arbete kan komma att underlätta för personer som kommer i kontakt med fripassagerare att lättare kunna hantera de situationer som kan uppstå. Arbetet kan även ge en överblick över hur situationen med fripassagerare ser ut samt hur olika processer fungerar både på fartyg, på rederikontor och hos försäkringsgivare.

Arbetet består inledningsvis av en teoridel innehållande bakgrund, lagar och regler samt en beskrivning av relevanta försäkringsgivare och dess avtalsklausuler relaterade till fripassagerare. Därefter presenteras en fallstudie av olika scenarion följt av en avslutande diskussion samt en slutsats som svarar mot arbetets syfte och forskningsfrågor som redovisas nedan.

## 1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att reda ut vilka lagar, regler och förordnader som styr ansvarsfördelning angående hanteringen av fripassagerare som upphittas i samband med sjötransport, vilka konsekvenser detta kan leda till samt hur problematiken hanteras på fartyg, rederikontor samt försäkringsgivare.

## 1.2 Forskningsfrågor

Hur hanteras problematiken av de inblandade aktörerna, vem bär ansvaret och vilka åtgärder görs vid hanteringen av fripassagerare på fartyg?

- Hur agerar fartyg, rederikontor samt försäkringsbolag?
- Hur skyddar sig aktörerna mot förlust?
- Vilka avtal reglerar vem som bär ansvar över fripassagerare?

## 1.3 Avgränsningar

Arbete kommer endast behandla svensk samt internationell lagstiftning och kommer ej att ingående undersöka andra länders nationella regler. Vidare kommer arbetet inte att beröra exakta kostnader för hantering av fripassagerare och konsekvensernas ekonomiska följder i detalj. Likaså har ingen grundlig undersökning och utredning av det humanitära perspektivet tagits i beaktning. Vidare har detta arbete inte behandlat problematiken med smuggling av flyktingar i fartyg.

## 2 Metod

Detta kandidatarbete är indelat i två delar. Den första delen är en omfattande litteraturstudie av främst internationell- samt svensk nationell lagstiftning och den andra delen är en fallstudie av tre fripassagerarincidenter. Nedan redovisas metoden för dessa två delar. Därefter följer en sektion om källkritik.

### 2.1 Litteraturstudie

Vid ett vetenskapligt arbete brukar åtskillnad göras mellan kvantitativa- eller kvalitativa studier. Kvantitativa studier resulterar i statistiska resultat som är enkla att jämföra med andra resultat. Dessa fås genom att samla in stora mängder data som sedan sorteras och analyseras (Stukát, 2005). De kvalitativa studierna skiljer sig från detta arbetssätt då dessa är mer abstrakta till sin form och syftar till att erhålla en förståelse av det man undersöker. Resultaten är ofta subjektiva och innehåller åsikter från både det studerade samt författarna (Nyberg & Tidström, 2012; Stukát, 2005).

Detta kandidatarbete fokuserar främst på kvalitativa studier då lagar, regler och riktlinjer gällande fripassagerare inom sjöfartsindustrin framförallt har studerats. Detta för att skaffa läsaren en överblick över hur det praktiska arbetet kan påverkas av fripassagerare, både till sjöss och på land.

Det är även brukligt att i ett vetenskapligt arbete dela in data i primär- eller sekundärdata. Primärdata är information som forskaren egenhändigt samlar in medan sekundärdata är information som redan är insamlad. Som nämnts tidigare består litteraturstudien främst av lagtexter, regelverk och riktlinjer. Dessa är framtagna av diverse organisationer vilket innebär att arbetet primärt består av sekundärdata.

Utöver den information som samlats in från lagstiftning och liknande så har även en lättare kartläggning gjorts över hur situationen gällande fripassagerare ser ut i nuläget, problemets utbredning och storlek för att påvisa den mycket stora problematiken som existerar (Höst, Regnell & Runeson, 2006 ).

Vidare kommer även regler och villkor från försäkringsbolag gällande fripassagerare att redovisas i arbetet. I detta arbete är dessa tagna från The Swedish Club. Den främsta anledningen till att just dessa regler och villkor valts är för att de är tryckta på svenska och på så sätt elimineras eventuella missförstånd vid översättning. Tilläggas skall göras att dessa regler och villkor i stora drag är likvärdiga med de regler som används av majoriteten av de största P&I-klubbarna.

## 2.2 Fallstudier

I en fallstudie granskas ett eller flera fall på djupet där undersökaren i minsta möjliga mån påverkar det studerade objektet. Detta arbetes fallstudie är av en flexibel metodik vilket innebär att förutsättningar kan förändras och anpassas under studiens gång. En fallstudie är av kvalitativ form och mynnar i slutändan ut i sekundärdata (Höst, Regnell & Runeson, 2006 ).

Man kan framförallt använda sig av tre tekniker i en fallstudie: intervju, observation och slutligen arkivanalys. Den första innebär intervjuer som kan struktureras på olika sätt och som fokuserar på ett särskilt frågeområde. Observationer innebär att skeenden studeras där det observeras och noteras vad som sker medan en arkivanalys går ut på att dokumentation framtagen för annat syfte än undersökningen studeras (Höst, Regnell & Runeson, 2006 ). Fallstudien i detta kandidatarbete är av den sistnämnda kategorin.

För att erhålla så många variationer som möjligt i den studerade dokumentationen bör information som studeras vara så mångfaldig som möjligt (Höst, Regnell & Runeson, 2006). Fallstudien nedan kommer att innehålla tre olika scenarion där fripassagerare är inblandade för att på så sätt ge en bred bild över problematiken och samtidigt påvisa de olika svårigheter som kan uppkomma i dessa skilda situationer.

De fall som redovissas i fallstudien nedan är baserade på verkliga fall men på grund av sekretesskäl har namn och exakta datum utelämnats. Detta för att inte avslöja personer eller organisationer samt för att undvika att oavsiktligt lämna ut känslig information.

## 2.3 Källkritik

Vid en litteraturstudie skall alltid försiktighet iakttas då artiklar och liknande kan vara missvisande och subjektiva (Höst, Regnell & Runeson, 2006). Dock skall tilläggas att den största delen av information i detta kandidatarbete införskaffats genom studier av lagar och regler vilka inte rymmer dessa problem.

Under studiens gång har problem uppstått med statistik från olika källor som inte stämmer överens vilket kan tyda på ett mörkertal som författarna ej har kunnat ta hänsyn till.

Trots försök att hämta direktinformation från både rederier och fartyg för att skapa en helhetsbild har detta varit utan framgång. Av den orsaken kan arbetet eventuellt vara vinklat från försäkringsbolagens sida även om författarna eftersträvat att undvika detta genom att finna information om rederier och fartyg på annat håll.

Då författarna tagit del av information som kan anses vara känslig måste hänsyn tas till att informationen kan ha varit utvald och uteslutit specifika detaljer för att inte riskera att sådan information oavsiktligt sprids.

Författarna har endast undersökt BIMCOs klausul om ansvarsfördelning gällande fripassagerare. Detta trots att det existerar andra liknande avtal eftersom avtalsfrihet råder inom fartygsbefraktning. Valet har gjorts på grund av att BIMCOs klausul är erkänd och framarbetad för att användas i standardformer av befraktningsavtal.

### 3 Fripassagerare

En fripassagerare definieras enligt International Maritime Organization som

*“A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the Master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities”*

*(IMO, 2014)*

---

Detta innebär att personen i fråga har tagit sig ombord ett fartyg olovligt och ej har upphittats förrän fartyget lämnat kaj eller när lasten lossas i ankomsthavnen. Anledningen till att dessa personer tar sig ombord beror oftast på instabila sociala, ekonomiska eller politiska förhållanden i deras hemländer och således lockas många av den eventuella möjligheten att få en bättre levnadssituation i ett annat land.

Förr i tiden sågs fripassagerare inte som ett lika stort problem som idag, då de ibland kunde utgöra en billig arbetskraft och ett nytt tillskott i besättningen. Den besvärligaste nackdelen förr var att fartygen var tvungna att ge de eventuella fripassagerarna mat (Parritt, 2001). Idag är fripassagerare däremot ett stort ekonomiskt, politiskt och socialt problem och deras agerande ses som ett kostsamt brott. Fripassagerarens närvaro medför även en skyldighet att garantera deras säkerhet ombord på fartyget, problem med immigrationsmyndigheter i nästkommande hamn samt besvär med att införskaffa temporära resedokument för repatriering till deras hemland (UK P&I Club, 2011). Fripassagerare utgör även en psykisk påfrestning för besättningen ombord som måste hantera och ta hand om denne samt att fripassageraren utöver detta även kan utgöra ett hot mot fartyg och besättning (Gard, 2006). Trots dessa problem fripassagerare medför skall de inte bemötas som kriminella och skall behandla humant, i överenskommelse med mänskliga rättigheter (UNHCR, 2014).



Fripassagerare kan delas in i olika klasser; flyktingar, ekonomiska invandrare, asylsökande, illegala invandrare samt kriminella. De personer som anses vara flyktingar är de som flyr från krig, oroligheter, politisk och religiös förföljning och dessa personer saknar ofta identitetshandlingar. Ekonomiska invandrare söker endast att fly för att skaffa sig en bättre livsstandard. Asylsökande fripassagerare är flyktingar som begärt skydd mot förföljelse i ett annat land. De illegala invandrarna söker skydda sin identitet för myndigheterna och vill ta sig till ett annat land utan att bli upptäckt. De farligaste fripassagerarna är de som är kriminella då dessa ofta tar till våld och ofta är inblandade i droghandel (Parritt, 2001).

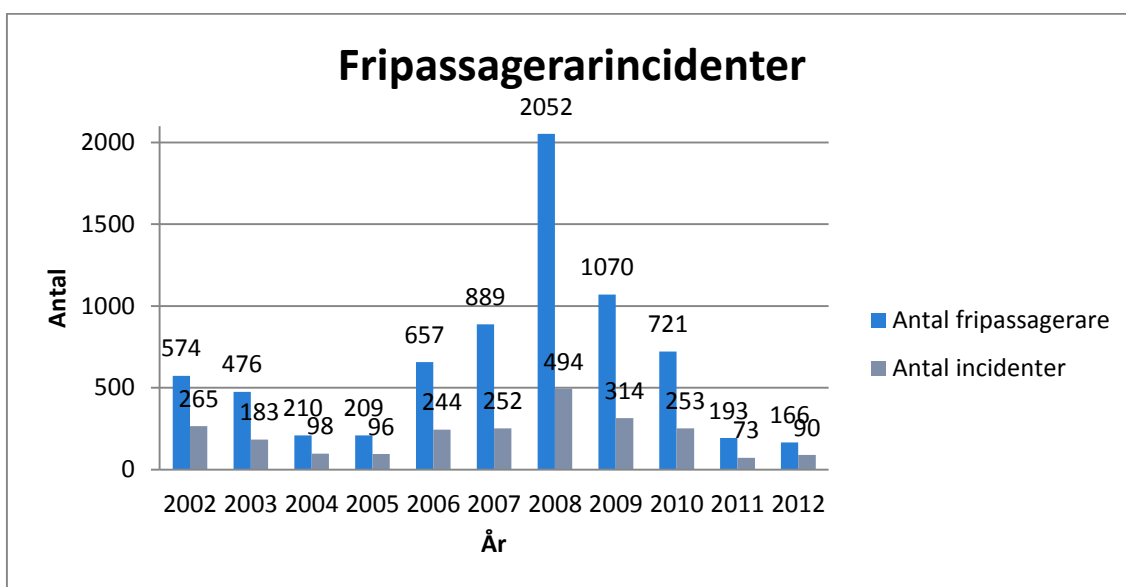
På grund av de ökande antalen av fripassagerare har ett antal lagar och regler skapats genom åren för att motverka olaglig immigration och således minska förekomsten av fripassagerarincidenter (Parritt, 2001). För aktörer inom sjöfartsindustrin som har utsatts för fripassagerare medför dessa många komplikationer så som betalning av böter och avgifter till ankomststaten och kostsamma förseningar som konsekvens. Från en kontraktuellt perspektiv innebär fripassagerare även kostnader för repatriering till hemlandet samt kostnader för uppehälle om denna blir fördröjd. För försäkringsbolaget GARD uppgick år 2002 den genomsnittliga kostnaden för en fripassagerarfall till 7000 dollar, denna siffra ökade 2008 till 18 000 dollar. Dessa siffror gäller en ensam fripassagerare, om det är fler än en kan kostnaderna uppgå till 100 000 dollar eller mer (Gard, u.å.). Dessa kostnader kan normalt återersättas via en särskild försäkring (BIMCO, 2010).

Utöver dessa kostnader nämnda ovan förefaller det som att fripassagerare verkar bli mer och mer medvetna om att de kan ha en möjlighet att få, så kallade, fickpengar. Tidigare har en vanlig summa för detta uppgått till cirka 100-300 dollar men i dagens läge har fripassagerarna börjat kräva betydligt högre summor, upp till 1000 dollar. Denna ökning beror inte på att den generella kostnadsnivån har ökat, utan fripassagerarna har lärt sig att kostnaderna ökar mycket om repatrieringen blir försenad och utdragen. För att få dessa fickpengar hotar ibland fripassagerarna med att ställa till besvär som gör att de, som exempel, riskerar att missa flygavgångar och andra viktiga hållpunkter i repatrieringen (Gard, 2010).

### 3.1 Kartläggning

Antalet fall av fripassagerare som de största försäkringsgivarna har hanterat från februari 2011 till februari 2012 är 774 incidenter som involverande 1640 fripassagerare. Detta visar på en liten minskning av incidenter och antal fripassagerare sedan februari 2007 till februari 2008, då det var 842 incidenter och 1955 fripassagerare (Facilitation committee, 2013). Trots denna faktiska minskning anser försäkringsgivarna att fripassagerarproblemet inte har minskat i någon signifikant utsträckning (Facilitation committee, 2013).

Utöver försäkringsgivarnas statistik rörande antal fall av fripassagerarincidenter har även IMO sammanställt de antal fall som de har tagit del av. Nedan visas en tabell med information från IMO om åren 2002 till 2012 gällande fripassagerare och antal incidenter de ha varit inblandade i (Facilitation committee, 2013).



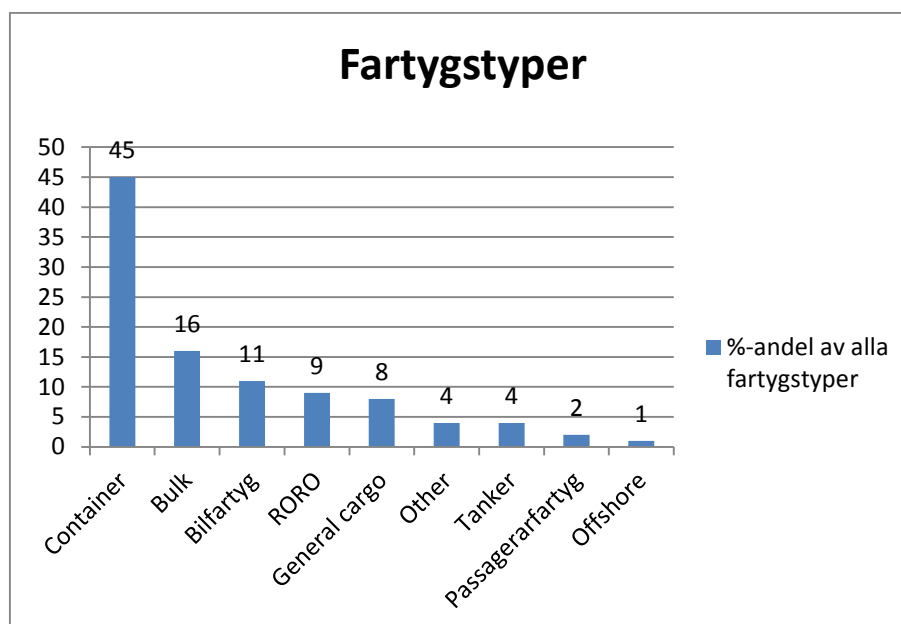
Tabell 3.1. Antal fripassagerare och antal incidenter mellan 2002 till 2012 (IMO, 2003-2013).

Som tabellen ovan visar skiljer sig IMOs antal rapporterade incidenter och fripassagerare relativt mycket jämfört med försäkringsgivarnas statistik. IMO har fått informationen från sina medlemsstater som rapporterar in informationen till dem, medan försäkringsgivarna har sammanställt de fall som de har hanterat. För att ta itu med det påvisade mörkertal som IMO besväras av råder IMO alla sina medlemsstater att rapportera in alla fall av fripassagerare som inträffar (Facilitation committee, 2013).

Som nämnts tidigare kommer vanligtvis fripassagerarna från länder med vissa svårigheter, vilket även kan utläsas av den statistik som finns tillgänglig. Majoriteten av fripassagerarna som under perioden 2011-2012 rapporterats in till IMO härstammar från Afrika, framförallt från Ghana, Nigeria och Tanzania. Samma länder figurerade i listan under perioden 2007-2008 (Facilitation committee, 2013).

Vissa hamnar är mer utsatta än andra gällande fripassagerare och de flesta embarkeringsländer finns likaså på den Afrikanska kontinenten och främst i Västafrika, vilket överensstämmer relativt bra med närheten till de länder där fripassagerarna främst härstammar från. De hamnar där majoriteten av fripassagerarna bordade fartyg under perioden 2011-2012 var Abidjan i Elfenbenskusten, Tema i Ghana och Lagos i Nigeria (Facilitation committee, 2013).

Fartygstyp och vilken last fartyget fraktar har stor påverkan på hur utsatt fartyget är för bordning av fripassagerare. Ett containerfartyg kan vara betydligt lättare att gömma sig på än, till exempel, ett tankfartyg då det finns utrymmen i containers och andra lastbärare som är mer lättillgängliga än utrymmen ombord på tankfartyg. Detta visar sig även i statistiken där containerfartyg är den absolut dominerande fartygstypen för fripassagerare, se nedan i figur 3.1. Fripassagerare hittas även ofta i bulk-och bilfartyg som går på trader i områden där många fripassagerare embarkerar (Standard Club, 2009).



De Figur 3.2. De vanligaste fartygstyperna fripassagerare hittas på (Standard Club, 2009).

Figuren ovan visar vilken typ av fartyg som fripassagerare främst upphittas ombord på. Fartygstyperna överensstämmer med vilka fartygstyper som vanligast anlöper de hamnar som nämnts ovan gällande geografiska områden där fripassagerare embarkerar fartyg (standard Club, 2009).

Från hamnområdet kan fripassagerare ta sig ombord på många olika sätt, vissa tar sig exempelvis upp via rodret, via landgången samt via last. Oavsett vilken typ av fartyg som fripassagerare embarkerar finns det ett stort antal utrymmen ombord som de kan gömma sig på (Standard Club, 2009). De kan till exempel gömma sig i förråd, bostadsutrymmen, lastlådor, maskinrum, kofferdammars, kranar, kättingboxar och på rodret (Secure A Ship, 2011). Fripassagerare tar stora risker när de embarkerar fartyg och ofta utsätts de för direkt livsfara. Ett exempel på när ett gömställe kan verka bra vid första anblick men visade sig vara en dödsfara är en fripassagerare gömde sig i lastfartyg som fraktade bananer. Efter avgång användes giftiga bekämpningsmedel i lastrummen och fripassageraren hittades senare avliden i lossningshamnen.

Utöver dessa sätt att gömma sig ombord har vissa fripassagerare lite mer fantasi när det gäller att inte bli upptäckt och kunna nå till nästa anlöpshamn. Ett fall som författarna har tagit del av gällde en resa från Afrika till Europa där tre fripassagerare tog sig ombord på ett RoRo-fartyg. Fripassagerarna hade låtsats arbeta i stuveriet och hade smugit ombord på fartyget genom att vara klädd i en overall på sig med befraktarens namn på. Besättningen trodde att stuvorna skulle följa med till nästa lossningshamn och därför hade de till och med kunnat äta middag i matsalen. Det var inte förrän någon dag senare besättningen insåg att de egentligen var fripassagerare.

Ett annat fall gällde ett fartyg som efter avgång från en hamn hade hittat en uppbruten container ombord vilket gjorde dem relativt säkra på att en fripassagerare embarkerat fartyget. Besättningen påbörjade en sökning av fartyget och fripassageraren var medveten om detta. Fripassageraren placerade därför ett par skor och en jacka vid relingen för att simulera att han hade hoppat i vattnet. Sökningen avbröts och fripassageraren upptäcktes först vid nästa anlöpshamn.

## 4 Svensk Lagstiftning

I detta kapitel kommer en kort genomgång av de svenska nationella lagar som kan tillämpas i fripassagererfall att redovisas i avsikt att erhålla ett svenskt perspektiv. Kapitlet inleds med en förklaring av brottsbalken och de paragrafer som är av vikt. Därefter presenteras kort de väsentliga delarna ur rättegångsbalken. Efter detta följer en beskrivning av utlänningslagen och till sist en redogörelse av Sjölagens relevanta delar som kan röra incidenter med fripassagerare. Inom svensk lagstiftning används främst termen ”transportör” vilket i resten av detta arbete innebär antingen redare eller befraktare.

### 4.1 Brottsbalken

Brottsbalken, BrB, är den centrala straffrättsliga lagen i Sverige (ne.se). Enligt BrB 2 kap 3§ punkt 1 stipuleras att den som begår ett brott på svenskt fartyg döms efter svensk lag och vid svensk domstol. När det gäller fripassagerare fastslår BrB 4 kap 6§ att den som tar sig ombord eller stannar på fartyg olovligt döms till böter för olaga intrång. Påföljden av detta brott är böter dock kan det leda till fängelse i högst två år om brottet anses grovt. De som döms till försök, förberedelse eller stämpling till sjöfartssabotage kan straffas till fängelse enligt BrB 13 kap 12§. Sjöfartssabotage kan uppstå exempelvis om en fripassagerare genom olaga tvång tar över manövreringen av ett fartyg, om denne förstör eller allvarligt skadar ett fartyg eller framkallar fara för människoliv eller för egendom (SFS 2014:222 ).

### 4.2 Rättegångsbalken

Rättegångsbalken, RB, är den lag som i Sverige reglerar brottmål, vistemål samt relaterade frågor i domstol (ne.se). Bland annat innebär RB 24 kap 7§ att om någon har begått brott som kan leda till fängelse, påträffas flyende eller på bar gärning får denne gripas av envar för att sedan lämnas över till närmaste polisman så fort som möjligt, så kallad envarsgripande. I praktisk tillämpning i detta kandidatarbete innebär det att fripassagerare som kommit ombord olovligt kan placera i en låst hytt eller annat utrymme (SFS 2013:876).

### 4.3 Utlänningslagen

Den lag som redogör för villkoren för att en utlänning skall få resa in i landet samt vistas och arbete i Sverige är Utlänningslagen, UtlL. Enligt denna lag 9 kap 3§ är en transportör ansvarig för att en utlänning som transporterats till Sverige från en stat utanför Schengenkonventionen har ett pass samt tillstånd som krävs för inresa i landet. Schengenkonventionen innebär att de anslutna länderna underlättar den fria rörelsen för personer (Sveriges Riksdag, 2014). Detta sker bland annat genom att avskaffa passkontroller vid gränserna, förstärka de yttre gränserna samt ökat polisiärt samarbete. I dagsläget har 26 länder skrivit under avtalet (Europeiska Kommissionen, 2011).

Vidare skall transportören kontrollera att utlänningen har medel för sin hemresa (SFS 2013:648). UtlL fastställer även i 19 kap 2§ att en utlänning som ankommit Sverige med fartyg från en stat utanför Schengenkonventionen, saknar pass samt tillstånd och saknar medel för hemresa är transportören skyldig att ersätta staten för kostnader för hemresa.

Transportören skall även ersätta kostnad för bevakningspersonalens dit- och tillbakaresa samt kostnader som uppstår innan avvisning. Denna kostnad kan reduceras eller tas bort helt om kostnadens storlek är uppenbart oskäligen (SFS 2013:648).

### 4.4 Sjölagen

Sjölagen, SjöL, behandlar ej uttryckligen fripassagerare, däremot så reglerar denna lag ansvaret vid eventuella skador på lasten vilket en fripassagerare möjligen kan tillfoga.

Enligt SjöL 13 kap 25 § första stycket fastställs det att ”Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.” Enligt samma kapitel och paragraf konstaterar tredje stycket att ”Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida”. Detta innebär att transportören skall bli skadeståndsskyldig till lastägaren för skada på gods som en fripassagerare åsamkat.

Vidare säger SjöL 13 kap 24 § att ”Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lastningshamnen”. 13 kap 6 § i SjöL fastslår även att ” Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.”

Detta innebär alltså att transportören är ansvarig för skada som tillkommit då denne varit ovarsam och bevisbördan faller på transportören som således måste bevisa att skadorna inte uppstått på grund av dennes fel eller försummelse. Det vill säga att transportören måste bevisa att det inte är hans fel att fripassageraren kom ombord och tillfogade skada.

## 5 Internationella lagar och förordningar

Detta kapitel kommer att behandla rådande internationell lagstiftning rörande fripassagerare inom sjöfartsindustrin. Kapitlet inleds med en förklaring och beskrivning av FN organet IMO, FAL konventionen, ISPS och UNHCR. Senare i kapitel 6 behandlas mer ingående dessa regelverks praktikiska tillämpning.

### 5.1 IMO och FAL-konventionen

IMO, International Maritime Organization, är det FN organ som är inriktat på sjösäkerhet och andra tillhörande sjöfartsfrågor, däribland fripassagerarsituationer. IMO har publicerat riktlinjer gällande förhindring, behandling samt repatriering av fripassagerare. Utöver detta har de även publicerat ett intervjuformulär som skall användas vid utfrågning av fripassagerare, se bilaga 1. Dessa delar är idag inkorporerade i en konvention som behandlas nedan.

IMO har genom ”International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport”, skapat ett regelverk som kallas FAL-konventionen, ”the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic”. Konventionen togs fram år 1965 och fick laga kraft 1967. Konventionen utarbetades för att underlätta arbetet ombord fartyg genom att, bland annat, förenkla pappersarbete, dokumentation och procedurer sammankopplade med ankomst och avgång för fartyg på internationella resor för att på så sätt minska tiden för dessa annars tidskrävande administrativa uppgifter (IMO, 2014). År 2010 hade konventionen anammats av 115 länder som tillsammans har en gemensam handelsflotta som uppgår till cirka 90,77 % av världsfloTTan. Endast 58 av IMOs alla medlemsstater har ännu inte anslutit sig till konventionen (IMO, 2014).

Tillägg till FAL-konventionen infördes 2002 för att adressera förseningar för marin trafik som uppstår på grund av fripassagerare. Tilläggen ledde senare till uppkomsten av en helt ny sektion, ”Sektion 4”, med tvingande bestämmelser relaterade till fripassagerare. Detta i ett försök att reducera förekomsten av fripassagerarincidenter exempelvis genom att förstärka



förebyggande åtgärder så som att utföra grundliga sökningar av fartyg i de hamnar och områden där risk finns för att fripassagerare bordar. Vidare vidkänner och förstärker tilläggen från 2002 fripassagerares rättigheter avsevärt genom att bland annat kräva att starkare humanitära principer även gäller för dessa personer samt att internationell flyktinglag ska tillämpas i situationer med fripassagerarincidenter (UNHCR, 2011).

Reglerna i Sektion 4 i konventionen är uppdelade i två olika kategorier; Standards och Recommended Practices. Standards är de åtgärder de anslutna länderna skall göra för att få en likartad tillämpning av Konventionen vilket är nödvändigt för att underlätta internationell sjöfart. Recommended Practices är de åtgärder som de anslutna länderna önskvärt ska göra för att underlätta internationell marin trafik.

## 5.2 ISPS

International Ship and Port facility Security code, ISPS-koden, är en publikation där omfattande krav om åtgärder för att öka säkerheten ombord på fartyg och hamnanläggningar detaljeras (IMO, 2013). Målet med ISPS-koden att implementera säkerhetsåtgärder och att upptäcka hot samt att upprätta roller och ansvar gällande maritim säkerhet på nationell och internationell nivå. ISPS-koden är antagen av IMO och implementerades genom kap XI-2 i SOLAS, Safety Of Lives At Sea, och trädde i kraft 1 juli 2004. SOLAS är ratificerad av 159 av 170 medlemsländer, vilket representerar ungefär 99 % av världshandelsflottans tonnage (IMO, 2012). Efter ISPS-kodens införande sjönk antalet fripassagerarincidenter något och förhoppningen var att den trenden skulle fortsätta. Tyvärr har det på senare tid visat sig att antal fall är på väg upp igen, både sett till antal fall och storleken på kostnaderna de medför (GARD, 2010).

ISPS-koden är uppdelad i två avsnitt; Del A innehåller obligatoriska och tvingande krav och Del B innehåller riktlinjer för att kunna upprätthålla kraven som finns i Del A. Koden gäller fartyg på minst 500 bruttoton som bedriver handelssjöfart på internationella resor och de hamnar som anlöps av dessa typer av fartyg (IMO, 2014). Om fartygen följer dessa regler så utfärdas ett International Ship Security Certificate, ISSC, av flaggstaten som är obligatoriskt att inneha bland IMOs medlemsstater (IMO, 2003).

### 5.3 UNHCR

UNHCR, the United Nations High Commissioner on Refugees, är FN:s flyktingorgan. Det grundades 1950 och är idag världens största humanitära organisation (UNHCR, 2014). Deras främsta agenda är att skydda flyktingar och assistera i att lösa flyktingproblem runt om i världen med fokus på att försäkra att deras rättigheter och välmående värnas om (UNHCR, 2014).

För att motverka internationella brott så som smuggling och trafficking anser UNHCR att gränskontroller är väsentliga. Dock betonar de vikten av ett praktiskt skydd som försäkrar att dessa inte sker på ett diskriminerande eller oproportionerligt sätt samt att de inte leder till att flyktingar skickas hem till länder där deras liv eller frihet kan äventyras. UNHCR arbetar med länder runt om i världen för att hjälpa dem med några av dessa utmaningar på ett konsekvent och praktiskt sätt (UNHCR, 2014).

Utöver de riktlinjer som fastställs av UNHCR finns det även så kallade ”Conclusions on International Protection”, även benämnt ExCom conclusions. Dessa är resultatet av ett årligt sammanträde av UNCHR:s Excecutive Commitee, ExCom, där det bland annat diskuteras internationell säkerhet. Dessa sammandrag är ej bindande men de är högst relevanta för att tolka det internationella skyddssystemet och innefattar åsikter som är representativa för det internationella samfundet. I några av dessa protokoll finns riktlinjer för hur fripassagerare skall behandlas, delar av dessa riktlinjer redovisas nedan (UNHCR, 2011).

## 6 Praktisk tillämpning av lagar och förordningar

Detta kapitel ger en mer ingående bild av hur reglerna i kapitel 5 påverkar de parter som har utsatts för fripassagerare, både genom att ta upp förebyggande åtgärder samt vad som skall ske när fripassageraren har hittats ombord.

### 6.1 Förebyggande åtgärder

Det enklaste sättet att minska de problem och konsekvenser som fripassagerare orsakar är i första hand att förhindra att människor tar sig ombord överhuvudtaget. I praktiken kommer fartyg ha större eller mindre svårigheter att upptäcka fripassagerare beroende på fartygs- och besättningsstorlek, samt beroende av hur många utrymmen som finns ombord. Förebyggande åtgärder bör därför alltid ske parallellt och i nära samarbete med hamnorganisationer och alla andra inblandade aktörer (Gard, u.å.).

Ett antal krav för preventiva åtgärder ställs på redare, befälhavare och representanter i hamnen. Det mest generella kravet är att medlemsstaterna ska ansvara för att det finns säkerhetsanordningar i hamnen som kan bistå till att undvika att fripassagerare tar sig ombord på fartyget. Innan avgång finns även krav på att fartyget skall undersökas genomgående enligt säkerhetsplaner eller enligt schema. Metoden för genomsökningen skall vara av sådan natur att den inte skadar eventuella fripassagerare. Vid en genomsökning skall prioritet ges till områden där sådana personer sannolikt kan tänkas gömma sig (Facilitation committee, 2013).

Vidare tillhandahåller även ISPS-koden säkerhetsinformation och metodik för att underlätta bedömning av säkerhetsläget samt procedurer för då ändring av säkerhetsnivå krävs. Koden fastslår att det skall finnas ett standardiserat, konsekvent ramverk för utvärdering av risk vilket skall möjliggöra för regeringar att ändra säkerhetsnivå då hotbilden förändrats för fartyg och hamnanläggningar (IMO, 2014).

För rederikontor innebär det ovan nämnda ramverk krav på att det skall finnas en ship security plan, ship security officer, company security officer samt att fartyget ska bära viss specifik utrustning. För hamnanläggningar innebär ramverkets krav att det ska finnas en port facility security plan, port facility security officer och även särskild utrustning. Krav som innefattar både fartyg och hamnanläggningarna är bland annat att de måste övervaka och kontrollera

tillgänglighet, övervaka alla aktivitet rörande människor och last samt att säkerhetsställa att kommunikationsmöjligheter finns redo att användas (IMO, 2003).

Utöver de tvingande kraven ovan finns även ett antal rekommenderade säkerhetsarrangemang som ska tillämpas vid hamnanlöp och när fartyg ligger till kaj. Dessa åtgärder är särskilt viktiga på platser där det finns förhöjd risk för att fripassagerare tar sig ombord. Åtgärderna bör innefatta att se till att tillgångspunkter till fartyget skall vara få och säkrade samt att däcksvakter skall patrullera och även kolla sjösidan. Dörrar och luckor skall vara låsta och ombord- och avstigning skall kontrolleras av besättning samt att kommunikationsmedlen skall vara tillfredsställande (Facilitation committee, 2013).

Om fripassagerare trots förebyggande åtgärder tar sig ombord så finns tillfällen då ansvaret inte skall drabba varken redare eller befraktare. Exempel på detta är fall då det fastställts att fripassageraren försökt komma ombord då fartyget ännu är kvar i hamn. I dessa fall skall den lokala statliga myndigheten acceptera att fripassageraren åter tas iland. Ett annat exempel är då fartyget redan lämnat kaj när fripassageraren hittas, men fortfarande befinner sig på landets territorialvatten. Inte heller i detta fall skall straffavgifter beträffande häktning eller ilandsättning åläggas redaren eller befraktaren (Facilitation committee, 2013).

## 6.2 Åtgärder då incident inträffat

Stater garanterar vanligtvis de grundläggande mänskliga rättigheterna och den fysiska säkerheten för deras medborgare, men säkerhetsnät som dessa försvinner då människor övergår till att vara flyktingar. Flyktingar som flyr krig eller förföljelse är ofta i en väldigt utsatt situation utan skydd från deras egen stat. Ofta är det även deras egen stat som hotar med förföljelsen. Om andra länder nekar dessa flyktingar tillträde samt inte skyddar och hjälper dem när de lämnat sitt hemland, är det mycket möjligt att de dömer dem till en outhärdlig situation där deras fundamentala rättigheter, säkerhet och i vissa fall även deras liv är i fara (UNHCR, 2014).

Ett sätt för dessa flyktingar och asylsökare att fly från deras hemland är att ta sig ombord ett fartyg i from av fripassagerare. När de väl hittats ombord kan det uppstå svårigheter för rederier att erhålla tillstånd från kuststaten att genomföra en ilandsättning. Detta kan tvinga befälhavare att ha personerna kvar ombord under längre perioder och ofta under besvärliga

förhållanden. Viktigt är att det land som i slutändan utses för ilandsättning av asylsökande eller flyktingar uppfyller det behov som föreligger för dessa personer att få tillgång till lämpliga uppföljningsprocesser där deras internationella skyddsbehov kan utvärderas och adresseras (UNHCR, 2011).

Incidenter med fripassagerare skall hanteras i överensstämmelse med internationella och nationella humanitära regler. Detta innebär att de skall behandlas i enlighet med internationella skyddsregler så som FN-konventionen "Status of Refugees" från 1951. Detta är ett nyckeldokument där det fastställs vem som är en flykting och vilken typ av rättigheter de har. Även FN-protokollet "Status of Refugees" från 1967 skall efterlevas, i vilket de geografiska och temporära restriktionerna från den tidigare konventionen togs bort. Givetvis skall även relevanta nationella lagar följas (UNHCR, 2011).

Om en fripassagerare ansöker om asyl rekommenderar ExCom att följande riktlinjer följs: Personen i fråga skall, precis som flyktingar, skyddas mot tvångsrepatriering till dennes hemland och dessutom skall fripassageraren tillåtas att kliva iland i första anlöpshamn, då det är möjligt, per flaggstatens skyldighet så länge det landet erbjuder ett passande uppehälle. Möjlighet skall här ges till den asylsökande att få deras flyktingstatus bestämd av myndigheter. I dessa fall brukar UNHCR bli förfrågade att hjälpa till för att hitta en långvarig lösnings baserad på relevanta aspekter av fallet (UNHCR, 2011).

Utöver dessa generella regler på behandling finns även mer specifika krav gällande behandling av fripassagerare som ställs på befälhavarna ombord på fartyg som bär IMO medlemsstaters flagg. Befälhavaren måste vidta åtgärder för att försäkra den generella hälsan, välmående och säkerheten för fripassageraren medan denne är ombord på fartyget. Detta inkluderar bland annat att anordna proviantering, husrum, lämplig sjukvård och sanitära anläggningar (UNHCR, 2011). Ytterligare en viktig del i behandlingen av fripassagerare är att denne inte skall tvingas arbeta ombord på fartyget. Det enda undantagsfallet är vid eventuella nödsituationer eller i samband med fripassagerares husrum ombord (Facilitation committee, 2013).

Om fripassageraren har problem med hälsan skall, då fartyget närmar sig kaj, akutsjukvård och annan medicinsk behandling samt skydd av allmänhetens hälsa ha företräde i fall där staten vanligen utför kontrollåtgärder i sammanhang med fartygsanlöp. Samma företräde för medicinsk vård gäller då garantier för behandlingskostnader eller repatrieringskostnader för

personerna krävs. Den akuta sjukvården skall inte bli försenad under några omständigheter (Facilitation committee, 2013).

Trots att besättningen ombord på fartyg ska behandla fripassagerare väl är det viktigt att besättningen inte blir för vänligt inställda mot denne (West of England P&I Club). I ett relativt nytt fall som handlade om ett fartyg på resa från Östafrika till Sydafrika finns bevis på just detta. Efter avgång gav sju fripassagerare sig tillkänna för besättningen och i första skedet följde besättningen IMO:s riktlinjer. Under resans gång lät befälhavaren och några ur besättningen känslorna påverka och influera deras omdöme vilket gjorde att de frångick riktlinjerna och de korrekta procedurerna. Besättningen kände medlidande för fripassagerarna och befälhavaren valde att inte berätta för sin försäkringsgivare och för rederiet att de fanns ombord. När de väl kom fram till Sydafrika deklarerade de inte heller till de lokala myndigheterna. Besättningen lät fripassagerarna klättra ner för en tross och ner till vattnet i hamnen och simma till en avlägsen kaj. Två av de sju fripassagerarna drunknade och resterande fem lyckades ta sig iland.

Fripassagerarna redogjorde händelsen för de lokala myndigheterna där de fick sig själva att framstå som offer och besättningen som brottslingar som hade tvingat dem att hoppa av fartyget. Trots att det senare blev uppenbart under rättegången att fripassagerarna hade diktat ihop historien dömdes befälhavaren och två besättningsmän som skyldiga för att ha hjälpt fripassagerarna och smuglat iland dem. Besättningen åtalades initialt för mord men reducerades till dråp. Besättningen gick med på en åtalsunderlåtelse och fick, istället för fängelse, grova böter och villkorlig dom (West of England P&I Club, u.å.).

Som ovan kapitel visat på är det mycket att ta hänsyn till då fripassagerare embarkerar fartyg och de innebär ett stort ansvar. Vem som i slutändan skall bära ansvaret och stå för kostnaderna i dessa fall regleras bland annat i befракtningsavtal.

## 7 Avtal gällande ansvar för fripassagerare

Detta kapitel inleds med en förklaring av befракtningsavtal till sjöss. Vidare beskrivs hur avtal tolkas i Sverige och en kort beskrivning om hur avtal kan tolkas enligt annan nationell lagstiftning. Därefter följer en genomgång av ett antal vanliga befракtningsformer och vem som, i dessa, bär ansvaret för fripassagerare. Till sist beskrivs en standardklausul som kan användas för att förtydliga ansvarsfördelningen mellan de inblandade parterna i ett befракtningsavtal.

### 7.1 Avtalsformer

Inom sjöfartsindustrin kallas ett avtal om befракtning för certeparti, eng. charterparty. Det är ett dokument som tecknas mellan redare och befракtares avseende befракtning med hjälp av fartyg (ne.se). Certepartiet definierar hur befракtning av fartyg, eller hyra av fartyg ska gå till samt vilka skyldigheter och rättigheter avtalsparterna har. Många certepartier är baserade på standardformer som har utarbetats genom åren. Detta för att ge enformighet vid tillämpning av lagen och dess tolkningar av domstolen när domstolen reglerar internationell handel (North of England P&I Association, 2012).

Enligt SjöL kap 14 § 2 råder avtalsfrihet för avtal rörande befракtning av fartyg. Därför är det av största vikt att avtalen behandlar och täcker alla tänkbara områden för att undvika att eventuella dispyter uppstår. Avtalsfriheten gör det möjligt för de inblandade parterna att lägga till eller ta bort hela, eller delar, av klausuler innan avtalet tecknas (Shipinspection, 2014). Dessa tillägg kallas ”rider klausuler” och har företräde om konflikt mellan dessa och avtalet skulle uppstå (North of England P&I Association, 2012).

### 7.2 Avtalsolkning

I de fall där dispyter ändå uppstår och lösningen inte går att utläsa ur certepartiet är det brukligt att i Sverige se till praxis som har utbildats mellan parterna som ingått i avtalet. Om avtalsparterna hade en gemensam undermening när avtalet slöts som inte uttryckligen var skrivet i avtalet blir denna ”gemensamma partsvilja” avgörande för tolkningen av avtalet. I en

eventuell fortsatt tvist är det brukligt att se till handelsbruk och sedvänja. Enligt svensk civilrätt är det endast om inget av det ovan nämnda kan lösa dispyten gällande avtalet som lagens regler tillämpas, så kallade dispositiva regler. I länder som använder common law-system finns ingen motsvarighet till vår svenska sjölag som kan fylla ut kryphål i avtal. Istället dömer man enbart efter tidigare rättsprövningar och principer och tolkar endast det skrivna ordet och tar inte parternas praxis eller undermening i åtanke när de prövar ett fall (Agell & Malmström, 2007).

Det finns ett antal typer av befraktningsformer som ofta används så som resebefraktning, tidsbefraktning samt bareboatbefraktning. Vid en bareboatbefraktning hyr befraktaren hela fartyget och står för allt inklusive driftskostnader, besättning, underhåll samt försäkringar. Befraktaren har i princip tagit över redarfunktionen och därmed ansvar och rättigheter för fartyget (BIMCO, 2001). På grund av detta är bareboatbefraktaren i de flesta legala fall även betraktad som fartygets redare. Vid tidsbefraktning befraktas båten ut till en tredje part som betalar hyra för fartyget över en överenskommen tidsperiod. Vid resebefraktning använder befraktaren fartyget för en eller ett flertal resor. Redare och befraktare kommer överrens om mellan vilka hamnar fartyget ska frakta lasten och befraktaren betalar vanligtvis redaren en klumpsumma för resan eller en avgift per fraktad mängd last. Redaren är ansvarig för bemanning, bunker samt försäkring. Tidsbefraktaren har skyldighet att betala bunker, men redaren är fortfarande ansvarig för underhåll samt bemanning. Befraktaren får ge befälhavaren instruktioner gällande den kommersiella användningen av fartyget, så länge det är inom certepartiets ramar och överenskommelser (North of England P&I Association, 2012).

Ansvar vid ovan nämnda befraktningsavtal varierar något när det gäller fripassagerare. Vid en bareboatbefraktning har befraktaren ansvaret för fripassagerare och har således tecknat de försäkringar som krävs. Vid resebefraktning däremot ansvarar redaren för fripassagerare och har följaktligen tecknat de försäkringar som krävs. I det sista fallet då tidsbefraktning tillämpas har både redaren och befraktaren ansvar för fripassageraren vilket gör att båda parterna har de nödvändiga försäkringarna (North of England P&I Association, 2012). Det är i detta fall dispyter lätt uppkommer. För att lösa dessa har bland annat BIMCO utvecklat en standardklausul för fripassagerare (BIMCO, 2001).



### 7.3 Fripassagerarklausul

BIMCO, The Baltic and International Maritime Council, är ett av de största internationella sjöfartssällskapen som representerar aktörerna inom sjöfartsindustrin. Deras främsta mål är att skydda sina medlemmar genom att ge information och råd medan de samtidigt främjar rättvis handel, underlättar harmonisering och standardisering av kommersiell handelspraxis och kontrakt. Medlemmarna består av fartygsoperatörer, rederier, mäklare och agenter som tillsammans kontrollerar ca 65 procent av världens flotta samt representerar 120 länder (BIMCO, 2014)

Efter att statistik från försäkringsgivare framlade bevis för att problemet med fripassagerare ökat återigen efter en tid av nedgång så skapade BIMCO år 1993 en fripassagerarklausul. Det primära syftet med klausulen var att reda ut ansvaret mellan redare och befraktare vid kostnader som uppstår vid dessa tillfällen. Klausulen reviderades 2009 för att ytterligare förenkla och tydligöra ansvarsfördelningen (BIMCO, 2010). Nedan visas klausulen i sin helhet.

*“(a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of charter. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualling costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.*

*(b) Save for those stowaways referred to in sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel, all expenses, including fines or penalties, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire for any time lost. “*

*(BIMCO, 2010)*

---

Från detta kan utläsas att fördelning av ansvaret således främst beror på vart någonstans fripassageraren är funnen eller snarare på vilket sätt denne kom ombord. Främst är det redaren som bär ansvaret, men klausul (a) ger redarens försäkringsgivare regressrätt mot befraktaren.

## 8 Försäkring

Det finns två huvudsakliga försäkringar inom sjöfartsindustrin. Den ena av dem är Hull and Machinery försäkring, H&M, som täcker skador på fartygets skrov och fartygets utrustning. Den andra är Protection and Indemnity, P&I, som täcker kostnader för ansvar mot tredje man. Detta avsnitt kommer behandla P&I försäkringen och dess fripassagerarklausuler samt en beskrivning av ett antal av de försäkringsgivare som erbjuder denna försäkring.

### 8.1 P&I-försäkring

Förkortningen P&I står för Protection and Indemnity det vill säga beskydd och gottgörelse. En P&I-klubb är följaktligen en försäkringsförening som ger skydd till redare och befraktare för ansvar mot tredje man relaterade till användandet av fartyg. Varje klubb är en icke vinstdrivande förening som kontrolleras av sina medlemmar genom en styrelse eller en kommitté som valts av medlemmarna (UK P&I Club, 2012).

Klubbarnas P&I-försäkring skyddar mot ett brett spektrum av händelser. Dessa inkluderar skador på besättning, passagerare och andra ombord, förlust av last, oljeutsläpp, vrakborttagning och skador relaterade till dockning. De hjälper även sina medlemmar vid fordringar, rättsliga problem och har ofta en ledande roll vid hantering av olycksfall och dödsoffer (International Group of P&I Clubs, 2014). P&I klubbarna står även för de kostnader som uppstår vid rättsliga skyldigheter att upprätthålla, landsätta, utvisa eller repatriera fripassagerare, i enlighet med de villkor som den specifika klubben har. P&I-klubbar har ofta korrespondenter i flera länder och brukar ta hjälp av dessa när situationer med fripassagerare uppstår. Korrespondenten har bra lokalkännedom och har kunskap om nationella regler.

Det är inte tvingande för en redare att teckna en P&I-försäkring. Dock är redaren skyldig att vara försäkrad i tre olika avseenden som regleras i tre bestämmelser (Alandia Marine, 2014). Bunkerkonventionen är en konvention om ansvar för föroreningskada till följd av utsläpp av bunkerolja. Redaren har strikt ansvar för föroreningskadorna och är skyldig att försäkra fartyg på över 1000 bruttoton (Transportstyrelsen, 2013). EU har även en konvention gällande ansvarsbegränsningar som gör fartygsägare skyldiga att ha en försäkring för skadeståndsanspråk som täcker upp till globalbegränsningsreglerna (IMO, 2014). Atenförordningen kräver att vissa passagerarfartyg innehar en försäkring som täcker

skadeståndsansvar för passagerares skador och dödsfall i förbindelse med sjöolycka samt skador på resgods (Transportstyrelsen, 2013). P&I-försäkringar innefattar dessa ansvarsområden och därför är denna försäkring ofta använd i sin helhet.

En grundprincip för P&I-försäkringar är ”pay to be paid” vilket innebär att försäkringstagaren skall betala sina kostnader då de uppstår och få återersättning från sitt försäkringsbolag först efter betalning. Ett undantagsfall till detta rörande fripassagerare för är om försäkringsgivaren själv beslutat att ersättning kan erhållas innan betalning.

### 8.1.1 **International Group of P&I Clubs**

År 1899 gick de sex största dåvarande klubbarna, Britannia, UK club, Standard club, Newcastle Club, London club och Sunderland club, samman för att dela på kostnaderna vid exceptionellt stora fordringar (UK P&I club, 2014). Idag har dessa sex klubbar blivit tretton och kallas sig för International Group of P&I Clubs. Dessa står för skyddet av 90 procent av världens handelsflotta (International Group of P&I Clubs, 2014).

Det främsta skälet till existens av en grupp som International Group of P&I är än idag för att kunna hantera exceptionellt stora krav genom kollektiv försäkring och återförsäkring för de individuella klubbarna. Detta regleras genom en avtalsenlig överenskommelse som definierar riskerna och hur de skall fördelas och används endast då kraven uppgår till 8 miljoner dollar upp till en gräns på ca 4,5 miljarder dollar (UK P&I, 2013).

Därutöver verkar gruppen som representant för sina medlemmar, så som redarna och befraktarna, i frågor som angår sjöfarten genom organ som exempelvis IMO och nationella regeringar (UK P&I Club, 2014).

## 8.2 **Försäkringsgivarens fripassagerarklausul**

Som nämnts tidigare leder fripassagerare ombord till en mängd olika kostnader för rederier. Under tiden fripassageraren är ombord så skall behovet av mat samt eventuellt kläder tillgodoses. Om fartyget skulle behöva lägga om rutten och deviera till annan hamn på grund av fripassageraren uppstår även här kostnader. Andra kostnader som kan uppstå är när fartyget är i hamn. Där kan immigrationsmyndigheten kräva säkerhetsvakter som vaktar

fripassageraren eller så kan denne behöva bo på hotell eller sitta i häkte eller annat säkert förvar iland i väntan på repatriering (Gard, u.å.). Som exempel kräver myndigheterna i Kanada en handpenning på 25 000 dollar för dessa kostnader, dock finns möjligheten att försäkringstagaren eller P&I-klubben återfår de pengar som inte använts (IHS, 2012).

Om fartyget inte informerat myndigheterna om att de har en fripassagerare ombord kan de åläggas med grova böter. Böterna blir betydligt högre om fripassageraren även skulle lyckas rymma. Utöver detta kan karantänkostnader uppstå om det skulle visa sig att fripassageraren bär på en smittsam sjukdom. I samband med repatriering av fripassageraren uppkommer kostnader för temporära resedokument, flygbiljetter samt vakter under repatrieringen om flygbolaget så kräver. Trots att försäkringstagaren är ansvarig för kostnader i samband med repatriering är det ofta P&I-klubben och dess korrespondenter som ordnar det mesta praktiska (Gard, u.å.).

Till största delen är medlemmarna i International Group of P&I Clubs klausuler gällande fripassagerare väldigt lika i innehåll och omfattning. För att påvisa hur dessa fripassagerarklausuler kan se ut visas nedan The Swedish Clubs avtal och regler. Dessa lyder som följer.

§ 8 ”Smygpasagerare och flyktingar” står följande:

*”Utgifter som uppkommit för försäkringstagaren till följd av att det försäkrade fartyget har smygpasagerare, nödställda eller flyktingar ombord, i den mån försäkringstagaren är lagligen ansvarig för sådana utgifter eller dessa uppkommit med Föreningens godkännande.”*

*(The Swedish Club, 2014)*

---

Vidare i § 11 ”Kostnader för deviation”

*”Kostnader för bunkers, försäkring, löner, förråd, proviant och hamnutgifter, vilka eljest ej skulle ha uppstått, hänförliga till skälig deviation för undsättning av nödställda, behandling av skadade eller sjuka personer ombord på det försäkrade fartyget, eller för att ta ombord ersättare för dessa eller för att ilandsätta smygpassagerare, flyktingar eller nödställda under förutsättning att sådana kostnader uppstått med Föreningens godkännande.”*

*(The Swedish Club, 2014)*

---

För att försäkringstagaren ska få möjlighet att få återersättning för ovan nämnda kostnader skall denne försöka skydda sig mot förluster i så stor utsträckning det är praktiskt möjligt samt att ta steg för att undvika händelser som kan leda till ansvar och kostnader (The Swedish Club, 2014). Om fartyget, till exempel, inte följer ISPS koden och inte har tagit lämpliga åtgärder för att undvika att fripassagerare kommer ombord så kan det resultera i att P&I klubben avfärdar eller reducerar återersättningen (North of England P&I Association, 2012).

Dock ligger det i försäkringstagarens intresse att vidtaga lämpliga åtgärder för att undvika att fripassagerare tar sig ombord på fartyget. På grund av de stora kostnader, problem samt eventuellt rykte fripassagerare innebär är det ovanligt att försäkringstagaren inte följer de regelverk som finns.

Ett undantag för att få ersättning av P&I-klubben är om ansvar och kostnader har uppkommit på grund av försummelse, uppsåt eller grov vårdslöshet från försäkringstagarens sida. Handlingar eller försummelse som försäkringstagaren visste eller borde ha vetat skulle leda till ansvar och kostnader är också undantagna (The Swedish Club, 2014). Som exempel på detta finns det fall där besättningen hjälpt fripassageraren ombord. Men då det endast är försäkringstagarens försummelse eller vårdslöshet som försäkringsvillkoren avser är försäkringstagaren trots detta fortfarande återersättningsberättigad från P&I-klubben.

Vidare återersätter inte P&I-klubben medlemmen om tredje part kan stå för kostnaderna som medlemmen ådragit sig. Medlemmen får likaså inte återersättning för loss off freight eller loss off hire när detta orsakats av fripassagerare. Överliggetidsersättning, kvarhållning och förseningar är också undantagna återersättning (Skuld, 2014). På grund av att dessa kostnader inte återersätts är det av yttersta vikt att fripassagerare kommer av fartyget så snabbt som möjligt för att dessa kostnader inte skall uppstå.

Vid en händelse av fripassagerare pågår det ett nära samarbete mellan försäkringstagaren och P&I-klubben. Parterna brukar oftast diskutera med varandra om vilket agerande som är det rätta i olika situationer, som till exempel att deviera till en annan hamn. Detta innebär att försäkringstagare oftast får utgifter som har uppkommit med "Föreningens godkännande". Dock kan medlemmens premie komma att öka till nästkommande år om medlemmen varit involverad i många incidenter med fripassagerare.

## 9 Fallstudier

I detta kapitel av arbetet kommer tre fall angående fripassagerare att granskas. Detta utförs för att påvisa hur lagar och regler som redovisats ovan i litteraturstudiesektionen tillämpas i olika situationer samt för att ge läsaren en inblick i hur fall med fripassagerare kan se ut i verkligheten. Kapitlet kommer även belysa vilka svårigheter som finns i praktiken och hur, tillsynes, små händelser kostar både tid och pengar för de inblandade parterna.

För att kunna behålla källan till fallen anonym har författarna valt att ej skriva ut namn på inblandade rederier och organisationer samt att åren händelserna ägde rum har tagits bort.

### 9.1 Fall 1

Detta fall behandlar ett fartyg som trafikerar en linje mellan Afrika och Europa. Ett antal dagar efter avgångshamn finner besättningen en fripassagerare ombord då denne är i rörelse. Personen har inga identifikationshandlingar och efter utfrågning visar det sig att bordning av fartyget skedde genom uppehälle i en container som inte var plomberad. Fartyget i just detta fall är tidsbefraktat.

#### 9.1.1 Analys

Den första åtgärd som utfördes ombord då fripassageraren hade funnits var att genomföra en fullständig sökning av både personen och fartyget för att leta efter tillhörigheter som kunde styrka identitet hos sagd person samt för att utesluta förekomsten av fler olovliga personer ombord. Detta enligt utgivna riktlinjer från försäkringsbolag. Besättningen fann endast en påse med ett antal vattenflaskor tillhörande nämnda fripassagerare efter sagd genomsökning av fartyget. Personen i fråga hade således inga identifikationshandlingar som styrkte varken identitet eller ursprung, uppgifter som är vitala för senare ilandsättning och repatriering.

I ett tidigt skede var det av vikt för fartyget att meddela både redare, agent samt den P&I-klubb som berördes. Detta för att snabbt inleda processen med att finna bästa sätt för repatriering. Efter att berörd P&I-klubb informerats tog de hand om fallet. Förutom initial informering av parter så inleddes också från fartygets sida en intervju med fripassagerare



enligt FAL-konventionen i syfte att få fram så mycket information som möjligt för att underlätta repatrieringen. Från sagda intervju framgick att personen ursprungligen kom från ett afrikanskt land som ej var samma som fartygets avgångsland. Fripassageraren hävdade även i intervjun att bordning av fartyget skedde genom att gömma sig i en icke plomberad container innan lastning.

Eftersom det i detta fall rörde sig om tidsbefraktning så ålades ansvaret med anledning av sistnämnda fakta enligt gällande certeparti på befraftaren och inte på redaren, dvs. certepartiet hade en så kallad fripassagerarklausul likt den BIMCO utvecklade som nämnts i tidigare kapitel. Eftersom bevisbördan då låg på redaren krävde befraftaren dock bevis på att personen i fråga kommit ombord via container. Detta är i allmänhet svårt att påvisa och innan bevis framförts valde de från befraftarens sida att låta redaren sköta fallet.

UNHCRs regler om human behandling som redovisats i tidigare kapitel skall efterlevas. Detta innebär att under tiden fripassageraren är ombord tilldelas denne mat, husrum samt lämpliga sanitära anläggningar. Samtidigt måste besättningens säkerhet garanteras när en fripassagerare har hittats. Därför valde besättningen att placera personen i ett låst utrymme, i det här fallet en låst hytt och de valde även att placera en vakt utanför. Anledningen till detta är även för att förhindra att fripassageraren rymmer, vilket skulle resultera i extra kostnader.

De första hamnanlöpen för fartyget i detta fall var två städer i samma land varvid P&I-klubben tog kontakt med sina korrespondenter där. Dessa tog sedan kontakt med agent samt lokala myndigheter i anlöpshamnarna för att notifiera om situationen så att böter, som uppkommer av att anlöpa ett land med fripassagerare ombord, kan hållas till ett minimum. Fripassagerarens ursprungslands ambassad kontaktades även av P&I-klubben för att konfirmera att uppgifterna denne gett stämmer samt för att få assistans med framtida resedokument inför repatrieringen.

I detta fall ville de lokala myndigheterna inledningsvis utföra intervjuer med både besättning och fripassagerare i första hamnanlöpet. Detta för att försäkra att fripassageraren talade sanning. Därefter ville de erhålla skriftlig försäkran från sistnämnda som fastställde att denne ville bli repatrierad. Först därefter togs beslut om de skulle godkänna att ta emot och repatriera fripassageraren. Efter att ett positivt resultat erhållits från myndigheten beslutades att debarkering skulle ske i nästkommande hamn.

Även konsulatet ville genomföra en egen intervju för att försäkra sig om att fripassageraren talade sanning innan de hjälpte till med utfärdandet av ett "laisser-passer", dvs. ett tillfälligt resedokument som endast täcker returrejan till fripassagerarens hemland. För att utfärda ett sådant resedokument krävdes fingeravtryck samt foto som även det var en kostnad som redaren var tvungen att stå för till följd av fripassageraren.

På resan mellan de två första ankomsthavnarna anlätades privata vakter som kom ombord för att ansvara för fripassageraren. Dessa betalades per dag och de skulle förses med husrum och logi. När fartyget väl kom fram till nästa hamn anskaffades kläder till fripassageraren och sedan sattes personen iland där vakter från immigrationsverket tog över kontrollen. Dagen efter ilandsättningen anlände fripassageraren till sitt ursprungsland. Hemkomsten skedde omkring en vecka efter att fripassageraren hittades ombord.

Efter att repatrieringen av fripassageraren genomfördes kvarstod fortfarande frågan om vem som skulle stå för kostnaderna i detta fall. Som tidigare nämnts borde det varit befraktarens ansvar, dock var befraktaren missnöjd med bevisningen och var inte villig att ta på sig hela ansvaret. Förhandlingarna mellan respektive försäkringsbolag stod stilla under en längre tid eftersom ord stod mot ord. Detta är ett vanligt förekommande problem. Trots att fripassagerarklausuler används i certepartierna där ansvaret tydligt fördelas så är det i realiteten svårt för redaren att bevisa befraktarens skuld, därför är det vanligt att sistnämnda och redaren kommer överens om att delar på kostnaderna för att till sist avsluta fallet. I det här fallet slutade ansvarsfördelningen med att de båda parterna stod för hälften var.

Den totala kostnaden i det här fallet uppgick till ca 20 000 euro som de båda parterna delade på. Från det att fripassageraren hittades ombord till det att fallet avslutades tog det mer än ett år. Som påvisats i det här fallet uppstår inte bara stora ekonomiska konsekvenserna till följd av en fripassagerarincident utan administrativa påföljder med långa och utdragna förhandlingar tillkommer även.

## 9.2 Fall 2

Detta fall handlar om ett fartyg som gick på en resa mellan Afrika och Sydamerika. Fallet involverade tre stycken fripassagerare som troligtvis hade embarkerat i en hamn i Afrika och återfanns på överfarten till Sydamerika.

Första kontakten från fartyget kom in till berörd P&I-klubb den 23/2-20XX. De tre fripassagerarna som hade tagit sig ombord hade troligen gömt sig i en container. En av fripassagerarna hade identifikationshandlingar, de andra två hade inte identifikationshandlingar med sig. Befälhavaren använde sig av ett frågeformulär från sin P&I-klubb för att få information från fripassagerarna om deras nationalitet och andra väsentliga uppgifter. Vid denna utfrågning framkom att de inte hade kommit ombord via lasten utan att de istället hade klättrat ombord. I denna utfrågning uppger fripassagerarna även sina namn och sin ålder, och en av fripassagerarna påstår sig vara minderårig. När fartyget anlände till anlöpshamnen gick myndigheterna ombord på fartyget och de misstänkte då att en av fripassagerarna hade malaria och denne fick därför inte gå iland innan en diagnos fastställts. Efter diagnosen fördes fripassagerarna till ett hotellrum för övernattnig i väntan på repatriering. På grund av problem med att införskaffa flygbiljetter till fripassagerarna blev deras repatriering utdragen till den 8/5-20XX.

### 9.2.1 **Analys**

Befraktaren och redaren hade ett tidsbefraktningsavtal med en klausul liknande den fripassagerarklausul från BIMCO som tidigare diskuterats i arbetet. Då man först trodde att fripassagerarna hade kommit ombord via lasten hade således befraktaren varit ansvarig för kostnaderna som fripassageraren genererade enligt avtalet. Av denna anledning kontaktades befraktarens P&I-klubb initialt och kopplades in på fallet. Dock visade den senare utfrågning som utfördes ombord att de hade tagit sig ombord på annat sätt. På grund av denna nya information skiftades ansvaret från befraktaren till redaren, enligt sagda avtalsklausul.

Under utfrågningen fick befälhavaren även information om att en av fripassagerarna var minderårig. I detta fall fanns vissa särskilda nationella regler som ej tidigare behandlats i detta arbete som gör att en repatriering av en minderårig blir betydligt svårare än att repatriera en vuxen. För att säkerställa fripassagerarens ålder krävdes att en läkare togs in och gjorde en bedömning. Trots att detta arbete inte behandlar nationell lagstiftning utanför Sverige anser författarna att detta var värt att belysa eftersom det visar på hur till synes mindre händelser kan komplicera en repatriering.

Utöver fastställande av fripassagerarens ålder var alla besättningsmedlemmar tvungna att testas för malaria då en av fripassagerarna misstänktes bära på sjukdomen. Denna undersökning gjordes innan ytterligare åtgärder gällande repatriering utfördes. Allt i enlighet med FAL-konventionen som fastställer att hälsa och sjukvård skall ha högsta prioritet. På grund av misstankarna var fartyget utöver detta även tvunget att stoppa all lasthantering, vilket ledde till att fartyget blev off-hire enligt befraktningensavtalet. Off-hire täcks ej av P&I-försäkringen, vilket ytterligare utgör ett inkomstbortfall för redaren då denne ej kan kräva freight (hyra) av befraktaren under den perioden fartyget ej är i bruk. Vidare var stuveriarbetarna i hamnen tvungna att vara stand-by under tiden vilket ytterligare bidrog till kostnader.

Utöver kostnader som tillfaller redaren när fripassagerarna är ombord i form av husrum, mat och vakter är redaren även skyldig att betala eventuella hotellkostnader för fripassageraren i väntan på repatriering. I detta fall ledde en utdragen hotellvistelse dessvärre till att fripassagerarna blev otåliga och förstörde hotellrummen de hade blivit inkvarterade i. Redaren blev skadeståndsskyldig till följd av detta och samarbetet med de lokala myndigheterna blev ansträngt.

Repatrieringen blev utdragen på grund av att konsulatet i ankomstlandet i Sydamerika hade svårigheter att mottaga en korrekt betalning för att kunna framskaffa tillfälliga resedokument åt fripassagerarna. Vid repatrieringen krävdes även att fripassagerarna eskorterades av ett säkerhetsbolag, denna kostnad har redaren även ansvar för enligt lag, dock är denna kostnad återersättningsbar från P&I-klubben. I detta fall uppgick dessa kostnader till över 15 300 dollar för flygbiljetter och eskort.

### 9.3 Fall 3

Fall nummer tre berör ett fartyg som var på resa från Västafrika till Europa. Besättningen hörde konstiga ljud och skruvade upp en manlucka till en ballasttank där de hittade gömda fripassagerare. Besättningen lyckades dra upp 13 fripassagerarna från tanken, varav två var avlidna. Den 21/4- 20XX kontaktade fartyget närmaste sjöräddningscentral, samt deras P&I-klubb. De lokala myndigheterna for ut till fartyget och hämtade fripassagerarna för att ta iland dem. Fartyget var sedan tvunget att ligga kvar och avvakta på en eventuell tillfriskning av

fripassagerarna. Fartyget fick dock senare på dagen lämna landet då ett systerfartyg skulle passera hamnen nästkommande dag och således skulle kunna hämta upp fripassagerarna. När fartyget sedan anlände till den planerade anlöpshamnen i Europa utfördes en inspektion med dykare för att söka efter yterliggare fripassagerare i ballasttankarna.

Enligt rådande nationell lagstiftning i landet och på begäran av de lokala myndigheterna var fripassagerarna tvungna att lämna landet på samma sätt som de anlönt, i detta fall via fartyg. Rederiets systerfartyg beordrades att hämta upp fripassagerarna på väg till embarkeringslandet, men på grund av ett missförstånd uteblev upphämtningen.

Nästkommande två systerfartyg transporterade fripassagerarna tillbaka till Västafrika, dock hade en fripassagerare lyckats fly från sjukhuset. Redarens P&I-klubb kontaktade sin korrespondent i anlöpshamnen i Västafrika som ordnade transport vidare för fripassagerarna till deras respektive hemländer. Fripassagerarna debarkerade i repatrieringslandet den 11/5-20XX.

### 9.3.1 **Analys**

Som nämnts tidigare i arbetet skall sjukvård ha företräde enligt FAL-konventionen och därför hämtades fripassagerarna direkt från fartyget när informationen nådde sjöräddningscentralen. I första skedet fördes alla fripassagerare till sjukhus, dock var några tillräckligt friska för att skickas vidare till ett flyktingläger.

Rederiet, lokala myndigheter samt P&I-klubben hade initialt kommit överrens om att ett systerfartyg skulle hämta upp fripassagerarna ett visst datum men detta skedde inte. På grund av att upphämtningen inte ägde rum som planerat, ledde det till ett förlopp som ej var efter "Föreningens godkännande" som villkoren stipulerar. Därför hade dessa ingen skyldighet att ersätta redaren för kostnader som uppkom på grund av avvikelsen, så som inkvarteringskostnader etc. I detta fall visade det sig i ett senare skede att fartyget hade befogade anledningar till att inte hämta upp fripassagerarna, och redaren fick möjlighet att få återersättning. Nästkommande fartyg hade säkerhetsrestriktioner som gjorde att de inte kunde ta ombord alla fripassagerare samtidigt. Detta ledde till att det krävdes att ytterligare ett av redarens fartyg devierade och hämtade upp fripassagerare för transport till repatrieringslandet. Detta kostade redaren både tid för upphämtning och deviation samt ledde till psykisk påfrestning för besättningen ombord på dessa fartyg.

När första fartyget hade släppt av den första gruppen av fripassagerare i Västafrika intervjuade P&I-klubbens korrespondent fripassagerarna åter igen. Vid denna intervju uppgav personerna andra uppgifter om namn och nationalitet än vad de gjort i tidigare utfrågningar. Efter ytterligare inblandning av konsulat och tolkar lyckades man till sist få sanningsenlig information om var de kom ifrån, och kunde därefter fortsätta transporten till deras respektive hemland. Redaren är enligt lag även ansvarig för dessa kostnader, men möjlighet finns för återersättning av P&I-klubben.

De fripassagerare som anlände till repatrieringslandet med fartyg ställde till med mer problem än den första gruppen. Väl på flygplatsen började fripassagerarna bråka och var nära att missa flyget. De krävde pengar av korrespondenten för att lugna ner sig och således hinna med flyget hem. Till sist lyckades myndigheterna i samband med flygplatspersonalen lugna ner dem och de kunde boarda flyget. Att ge liknande mutor går emot de flesta klubbars policy och ska undvikas på alla sätt. Tyvärr så går det inte alltid till på det sättet i verkligheten och fripassagerare får ibland fickpengar och mutor för att transporten ska gå till utan problem. Fripassagerare vet ofta att det kostar redaren mycket pengar om repatriering drar ut på tiden och därför ser de sin chans att få ut lite extra pengar.

Gällande fripassageraren som rymde från sjukhuset är redaren ansvarig för kostnader i samband med att hitta denne igen. Enligt uppgifter kan en förrymd fripassagerare generera kostnader upp till 250 000 euro för redaren, detta på grund av att lokala myndigheter i vissa fall måste spendera mycket tid och resurser på att hitta fripassageraren (IHS, 2012). Detta sökande tar även tid från myndigheternas dagliga arbete och ansvarsområden. P&I-klubben som var involverad i sagda fall ansåg att försäkringstagaren inte kunde hållas ansvarig för att fripassageraren rymde från sjukhuset då ingen hade informerat om att det fanns en risk för att fripassagerare skulle rymma samt att ingen har bett dem anlita säkerhetsvakter.

De fripassagerare som hittades avlidna ombord på fartyget kunde i slutändan inte identifieras på grund av den långa period de hade varit i vattnet i ballasttanken. Eftersom det inte var möjligt att veta vilka deras hemländer var begravdes de döda fripassagerarna på plats. Om de hade varit möjligt att identifiera de avlidna hade redaren även varit ansvarig för kostnaden att transportera kropparna tillbaka till deras hemländer enligt lag.

## 10 Diskussion

För att skydda sig mot förlust gör man enklast i att implementera de förebyggande åtgärder som stipuleras i ISPS-koden samt FAL-konventionen. Men trots att dessa regler finns så har nödvändigtvis inte problematiken med fripassagerare minskat signifikant. En anledning till detta kan vara att implementeringen av ISPS-koden inte fullt realiserats i alla hamnar och/eller på alla fartyg i de berörda staterna. Vidare förekommer även problem med anställda i hamnar och på fartyg som mot en summa pengar hjälper fripassagerare att komma ombord. För att råda bot på detta skulle man kunna tänka sig högre övervakning av implementeringen av säkerhetsregler samt försök att höja medvetenheten kring problematiken med fripassagerare för att på så sätt kunna uppnå en minskning av antal incidenter.

Som tidigare nämnts i arbetet råder avtalsfrihet vid befракtningsavtal och parterna kan vid tidsbefraktning lämpligen använda sig av en fripassagerarklausul, till exempel BIMCOs, för att råda bot på eventuella tvister som kan uppkomma. Här skall ändå påpekas att det trots den självklara teoretiska fördelningen i sådana klausuler ändå tenderar att uppstå olika åsikter och dispyter om vem som skall bära kostnaderna i praktiken. Detta påvisades även tydligt i Fall 1 i fallstudien där redare och befракterare, efter utdragna förhandlingar, slutligen enades om att dela lika på kostnaderna. Tvisterna som kan uppstå är till stor del på grund av svårigheten att med säkerhet bevisa på vilket sätt fripassageraren kom ombord. Även om en lastbärare vid första åsynen tycks varit hur fripassageraren kom ombord kan det vid senare tillfälle visa sig att åtkomst till lastbäraren först skett under resans gång. Ofta består bevisningen endast av det som fripassageraren muntligt redovisar, vilket inte anses vara en särskilt stark bevisning. På grund av detta så är det av yttersta vikt att dokumentera alla händelser även med foto för att till största möjliga mån undvika utdragna dispyter angående embarkeringsättet.

I kapitel 3 där kartläggning av den nuvarande situationen redovisas kan det ur tabell 3.1 utläsas att antalet fripassagerarincidenter år 2008 var något fler än övriga år. Det kan även utläsas av samma tabell att antalet fripassagerare samma år var betydligt högre än resterande år. Författarna har inte hittat fakta om vad detta kan bero på, men man kan spekulera i att höjningen av antalet fripassagerare kan härröras till den ekonomiska situationen som rådde i världen kring detta år. Eftersom fallen under år 2008 inte ökade markant men antalet fripassagerare ökade drastiskt så kan det även antas att det var många fripassagerare per fall.

Som nämnts i stycket ovan har förekomsten av fripassagerare inte ökat nämnvärt de senaste åren, dock har kostnaderna de frambringat gjort det. En anledning till att kostnaderna har ökat så markant kan ha att göra med att vissa fripassagerare är medvetna om hur systemet fungerar och ser till att de får ut så mycket som möjligt av situationen. Vid exempelvis repatriering av en fripassagerare händer det stundtals att fickpengar betalas ut. Detta görs för att de skall uppföra sig och inte ställa till med bråk eller försöka smita vilket skulle leda till mycket höga böter för befraftaren eller redaren. Trots att det sett till skillnaden i kostnad är betydligt billigare att ge fickpengar än att få betala böter så kan det i längden vara en dålig idé då många av fripassagerarna kommer från sämre förhållanden. Om de inser att en resa kan vara en lukrativ affär där de förutom fickpengar även får mat, husrum samt sjukvård kan detta potentiellt leda till att frekvenser av incidenter ökar. En annan orsak till att kostnaderna ökat kan bero på att myndigheter i anlöpshamnarna har ökat böterna då fartyg har fripassagerare ombord för att på så sätt motivera redarna till att göra allt de kan för att undvika att problematiken uppstår från första början. Dessa skäl är onödiga då det redan ligger i redarens intresse att undvika fripassagerare. Dessutom kan detta vara en bidragande orsak till att fartyg gör sig av med problemet i tysthet, antingen genom att smuggla personen eller genom att ta till våld.

Eftersom fripassagerare ofta förekommer utan identifikationshandlingar så är det svårt att fastställa deras ursprung. De ses som flyktingar och brottslingar vilket gör att många länder på grund av nationell lagstiftning kan neka att ta emot personerna för repatriering. Detta kan i sin tur leda till att fripassageraren kan bli kvar ombord under längre perioder vilket är en olägenhet både för fripassageraren och för fartyget. För fripassageraren innebär detta att denne måste sitta inlåst under längre period vilket kan vara psykiskt påfrestande och för fartyget innebär det att mantimmar förloras, besättningen kan påverkas psykiskt och tidsförluster kan uppkomma. Pondera att det skulle röra sig om ett fartyg som opererar på spotmarknaden, där fraktavtal sluts med kort varsel. Då skulle situationen bli ohållbar då nästa resa inte skulle kunna planeras innan man vet om fripassageraren kan sättas iland eller ej. En tydligare internationell lagstiftning gällande mottagning av fripassagerare hade varit att föredra för att kunna undvika situationer som denna.

För att en sådan gemensam lagstiftning skall utvecklas krävs bättre underlag så att problemen med fripassagerare kan kartläggas och uppmärksammas grundligt. Detta skulle innebära att fall med fripassagerare är i behov av att rapporteras in till ett organ så som exempelvis IMO.



Som det ser ut i dagsläget finns olika statistik från olika organisationer som inte överensstämmer. Detta för att det inte finns något krav på att rapportera incidenter. Problemet med statistiken kan även bero på ett mörkertal av fripassagerare som helt sonika slängs överbord eller släpps iland utan att händelsen dokumenteras eller rapporteras till någon myndighet för att helt undvika kostnader och problem.

Då fripassagerare ofta kommer från mindre lyckliga förhållanden åligger det redaren eller befraktaren att stå för kostnaderna som de innebär. Dock kan tyckas att det i slutändan borde vara fripassageraren själv som bör stå för alla kostnader eftersom redaren och/eller befraktaren i de flesta fall gjort allt de kunnat i sin makt för att förhindra förekomsten av obehöriga ombord. Då detta sannolikt ej är möjligt kan författarna möjligen anse att ett större ansvar bör åläggas ursprungslandet och embarkeringslandet eftersom det är dessa länder som troligen har påverkat fripassageraren till valet att fly och det är även i detta land som säkerheten också har brustit.

Även om det endast är ett fåtal fall årligen av fripassagerare som hittas i Sverige ansåg författarna att det var intressant att påvisa hur den svenska lagstiftningen ser ut. Trots att brottsbalken stipulerar att det är ett brott att gå ombord repatrieras de flesta fripassagerare utan prövning i domstol, vilket verkar vara det vanliga tillvägagångssättet i de flesta länder. Detta kan bero på att det är, nästintill, lönlöst att försöka kräva pengar av en fripassagerare som kanske lämnar sitt hemland på grund av dåliga förhållanden. Detta kan även vara en av anledningarna till att utlänningslagen bestämmer att transportören är skyldig att ersätta staten för fripassagerare, då denna ersättning annars skulle kunna ha varit omöjlig att erhålla.

Anledningen, enligt svensk lag, till att besättningen ombord på fartyg har möjlighet att låsa hytt dörrarna till fripassagerare är reglerat i rättegångsbalkens regel om envars gripande där en enskild person har möjlighet att låsa en brottsling. Detta får endast göras i väntan på överlämning till myndigheterna och om personen ertappats när brottet utfördes. Detta råder det inga tveksamheter om när fripassagerare ertappas ombord då denne då är mitt i sitt brott. Då fartyget med fripassagerare ankommer till Sverige är det polismyndigheten som fripassageraren överlämnas till.

Ytterligare en undran som författarna har stött på under arbetets gång är hur valet av uppehälle för fripassagerare beslutas i väntan på repatriering. Som ett fall ovan visar placerades fripassagerare i ett hotellrum under övervakning av vakter. Trots detta förstörde

fripassagerarna hotellrummet och redaren var tvungen att betala böter. Författarna anser att en placering i häkte i detta fall varit mer passande trots att landets myndigheter kräver betalt för detta. UNHCR samt FAL-konventionen fastställer tydligt att fripassagerare ska behandlas human, vilket är krav som även kan uppnås på häkten eller liknande inrättning. Trots en extra kostnad anser författarna att detta hade varit ett bättre val i de fall där repatrieringen blir utdragen och fripassagerarna börjat bli våldsamma.

## 10.1 Metoddiskussion

Metoden som främst använts för detta arbete har varit litteraturstudier, där informationen har kommit från erkända organisationer och företag. På grund av detta anser författarna att informationen de har tagit del av har varit av relativt hög kvalitet. Viss information gällande statistik skiljer sig något beroende på källa och därför är det svårt att säga om den är trovärdig eller ej. Dock anser författarna att den är av nog tillförlitlighet för att kunna användas i detta arbete som informationskälla.

När fallstudierna utfördes var författarna begränsade till att välja ett fåtal fall för att arbetet inte skulle bli för omfattande. Om fler fall hade kunnat diskuteras hade en bredare bild kunnat ges samt att fler problemområden kunnat belysas. Vid val av fall hade författarna möjlighet att komma med önskemål om hur fallen skulle se ut och vad de skulle innehålla. Baserat på dessa önskemål och enligt våra förfrågningar letade en kontakt på ett försäkringsbolag upp de fall som författarna fick ta del av och som nu är redovisade i arbetet. Då fallstudierna som är presenterade i arbetet endast härstammar från ett försäkringsbolag är de möjligt att de är något vinklade efter deras arbetssätt. Dock tror författarna inte att det har påverkat arbetet i någon större utsträckning då de har tagit del av andra försäkringsbolags arbetssätt gällande fripassagerarincidenter.

## 10.2 Rekommendationer och fortsatt forskning

Detta arbete behandlar ej vad som händer med fripassagerarna tiden efter att de har repatrierats till sina hemländer och det skulle vara intressant att se vad följderna blir för den enskilda individen.

En annan infallsvinkel som hade varit intressant att undersöka är att se på fripassagerarproblematiken från deras perspektiv. Detta skulle kunna leda till möjligheten att belysa de underliggande samhällsproblem som får dem att riskera sina liv för att lämna ursprungslandet. Vidare kan även undersökningar göras för att ta reda på varför de väljer fartyg och på så sätt kunna identifiera vilka förebyggande säkerhetsåtgärder som måste stärkas.

## 11 Slutsatser

Nedan redovisas den slutsats författarna kommit fram till för att svara på de syfte och de frågeställningar som presenterades i kapitel 1.

Från fartygets sida skall förebyggande åtgärder enligt regelverk utföras så att situationer som dessa kan undvikas i möjligaste mån. Vidare är det av yttersta vikt att informera redare, försäkringsbolag samt myndigheter i nästa anlöpshamn så snabbt som möjligt om situationen för att kostnader ska kunna hållas till ett minimum samt för att initiera förberedelser inför repatriering. Därtill skall intervju av fripassagerare genomföras för att erhålla så mycket information som möjligt. Därutöver skall fripassageraren behandlas humant samt få tillgång till mat och logi.

Vid fripassagerarincidenter åligger det rederikontoret att ta kontakt med aktuell P&I-klubb. Utöver detta skall de vara behjälpliga och bistå i största möjliga mån. Inga beslut skall tas utan P&I-klubbens godkännande. Rederikontoret skall ansvara för de utgifter som uppkommer men har möjlighet att få återersättning för dessa av P&I-klubben. I dessa utgifter ingår uppehälle, repatriering och andra omkostnader.

Försäkringsbolaget, å sin sida, tar i första hand beslut om vilken lämplig hamn fartyget skall anlöpa för repatriering av fripassagerare. De tar även kontakt med korrespondenter som bistår dem i det praktiska arbetet på plats med myndigheter och andra organisationer. Utöver detta sköter försäkringsbolaget kontakten med rederikontor och fartyg. När fallet är avslutat kan försäkringsbolaget återersätta de utgifter som rederiet stått för.

För att skydda sig mot förlust vid fripassagerarincidenter är det av vikt att följa FAL-konventionen samt ISPS-koden för att förhindra att dessa uppkommer överhuvudtaget. Vidare bör P&I-försäkring tecknats så återersättning blir möjlig. När en sådan försäkring tecknats ligger det på försäkringstagaren att följa de regler som P&I-klubben stipulerat, annars kan möjligheten till återersättning förloras. Om det skulle uppstå incidenter så skall P&I-korrespondenterna samarbeta med de lokala myndigheterna samt organisationerna för att smidigt lösa problemet. Utöver detta är det även av vikt att följa internationell samt nationell lagstiftning för att undvika eventuella böter.

När det gäller avtal så råder avtalsfrihet, dock finns standardkontrakt inom befraktning där ansvaret för fripassagerare regleras genom så kallade fripassagerarklausuler som uppkommit

på grund av tidigare dispyter. Dock uppstår fortfarande dispyter gällande vem som skall bära ansvaret då det ofta är svårt att bevisa hur fripassageraren embarkerade.

## Källförteckning

- Agell, A. och Malmström, Å. (2007) *Civilrätt*. 20. uppl. Malmö: Liber.
- Alandia Marine. (2014). Obligatorisk P&I-försäkring. *Alandia Försäkring*.  
<http://www.alandia.com/marin/marinforsakring/obligatorisk-pi-forsakring>. (2014-05-04)
- Assuranceföreningen Skuld. (2014) *Statutes and Rules*.
- BIMCO. (2010). Stowaways clause for time charter parties 2009.  
[https://www.bimco.org/~/\\_media/Chartering/Special\\_Circulars/SC2010\\_01.ashx](https://www.bimco.org/~/_media/Chartering/Special_Circulars/SC2010_01.ashx). (2014-02-15)
- BIMCO. (2001) . Barecon 2001. *BIMCO*.  
[https://www.bimco.org/~/\\_media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_BARECON\\_2001.ashx](https://www.bimco.org/~/_media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_BARECON_2001.ashx). (2014-02-15)
- BIMCO. (2014). About BIMCO. *BIMCO*.  
[https://www.bimco.org/About/About\\_BIMCO.aspx](https://www.bimco.org/About/About_BIMCO.aspx). (2014-02-15)
- Europeiska kommissionen. (2011). Schengenavtalet gör det lättare att röra sig i Europa. *Europeiska Kommissionen*. [http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10856\\_sv.htm](http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10856_sv.htm). (2014-03-24)
- International Group of P&I Clubs. (2014). Group Clubs. *International group of P&I Clubs*.  
<http://www.igpandi.org/Group+Clubs> (2014-03-12)
- International Group of P&I Clubs. (2014) Welcome to the International Group of P&I Clubs. *International Group of P&I Clubs*. <http://www.igpandi.org/> (2014-02-21)
- FALcom/IMO. (2006). FAL Convention. *Adoption of proposed amendments to the convention* <http://www.tc.gc.ca/media/documents/marinesafety/fal-34-4-e.pdf> (2014-04-03)
- Gard. (2006). *Guidance to masters*. Uppl. 2. Colorprint
- Gard, (2008). *Gard Guidance on Stowaways*.  
<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/13385148/Guidance%20on%20stowaways.pdf>. (2014-02-06)
- Gard. (2010). Stowaways - Help to reduce the risk. *Gard News 198*. Maj/juli 2010.  
[http://www.gard.no/ikbViewer/page/iknowbook/section?p\\_document\\_id=3486391&p\\_subdoc\\_id=3516986](http://www.gard.no/ikbViewer/page/iknowbook/section?p_document_id=3486391&p_subdoc_id=3516986) (2014-03-18)
- Höst, M., Regnell, B. & Rundeson, P. (2006) *Att genomföra examensarbete*. Uppl 5. Lund: studentlitteratur.
- IHS. (2012). Container ship safety: Concealed in containers. *Safety at Sea – Magazine – Features*. 02 aug 2012.  
[http://www.safetyatsea.net/login.aspx?reason=denied\\_empty&script\\_name=/secure/displaymag.aspx&path\\_info=/secure/displaymag.aspx&articlename=safe20120802033fe](http://www.safetyatsea.net/login.aspx?reason=denied_empty&script_name=/secure/displaymag.aspx&path_info=/secure/displaymag.aspx&articlename=safe20120802033fe) (2014-04-07)
- IMO. (2003). *International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002*. Uppl. 2003. London: IMO publications.
- IMO. (2003). *FAL.2/Circ.77 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=6616&filename=77.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=6616&filename=77.pdf) (2014-02-15)

- IMO. (2004). *FAL.2/Circ.83 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=9676&filename=83.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9676&filename=83.pdf) (2014-02-15)
- IMO. (2005). *FAL.2/Circ.89 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=14994&filename=89.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=14994&filename=89.pdf) (2014-02-15)
- IMO/falcom. (2006). Consolidated text of the FAL Convention, as amended, incorporating the 2005 amendments. <http://www.tc.gc.ca/media/documents/marinesafety/fal-34-4-e.pdf> (2014-02-15)
- IMO. (2006). *FAL.2/Circ.95 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=14847&filename=95.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=14847&filename=95.pdf) (2014-02-15)
- IMO. (2007). *FAL.2/Circ.102 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=17422&filename=102.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17422&filename=102.pdf) (2014-02-15)
- IMO, (2007). *Stowaways / illegal migrants/ treatment of persons rescued at sea*. London: IMO.
- IMO. (2008). *FAL.2/Circ.108 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=20947&filename=108.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=20947&filename=108.pdf) (2014-02-15)
- IMO. (2009). *FAL.2/Circ.113 - Reports on stowaway incidents*. London  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=26153&filename=113.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=26153&filename=113.pdf) (2014-02-15)
- IMO. (2010). *FAL.2/Circ.117 - Reports on stowaway incidents*. London.  
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=28004&filename=117.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=28004&filename=117.pdf) (2014-02-15)
- IMO, (2011). Annex 1, resolution FAL.11(37). Revised guidelines on the prevention of access by stowaways and the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases. *IMO*.
- International Maritime Organization, (2011). FAL.2/Circ.124. Reports on stowaway incidents (may to december 2011). London. *IMO*.
- IMO. (2012). *LEG/MISC.7 - Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*.  
<http://www.imo.org/ourwork/legal/documents/implications%20of%20unclos%20for%20imo.pdf> (2014-02-15)
- IMO, facilitation committee. (2013). *FAL 38/6/2 - Formalities connected with the arrival, stay and departure of persons*.  
[http://www.igpandi.org/downloadables/submissions/imo/FAL%2038-6-2-%20-%20StowawaysInternational%20Group%20of%20P&I%20Clubs%20Data%20on%20Stowaway%20cases%20\(P&I%20Clubs\).pdf](http://www.igpandi.org/downloadables/submissions/imo/FAL%2038-6-2-%20-%20StowawaysInternational%20Group%20of%20P&I%20Clubs%20Data%20on%20Stowaway%20cases%20(P&I%20Clubs).pdf) (2014-02-15)
- IMO/fac commitee. (2013). *Report of the facilitation committee on its thirty-eighth session*.  
<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/FALCommittee/Documents/38-15.pdf> (2014-02-15)

- IMO. (2014). Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC). *IMO*.  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx). (2014-04-18)
- IMO. (2014). Stowaways. *IMO*.  
<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>. (2014-02-05)
- IMO. (2014). ISPS Code. *IMO*.  
<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx> (2014-0413)
- IMO, (2014). FAL-convention. *IMO*.  
<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/ConventionsCodesGuidelines/Pages/Default.aspx> (2014-04-08)
- Navigators. (2014). *Protection and Indemnity*.  
[http://www.navg.com/resources/NAV\\_PNI\\_POL\\_\(01\\_14\).pdf](http://www.navg.com/resources/NAV_PNI_POL_(01_14).pdf) (2014-05-02)
- Nationalencyklopedien (2014) Brottsbalken. *Nationalencyklopedien*.  
<http://www.ne.se/sok?q=brottsbalken> (2014-05-04)
- Nationalencyklopedien (2014) Certeparti. *Nationalencyklopedien*.  
<http://www.ne.se/lang/certeparti> (2014-05-04)
- Nationalencyklopedien (2014) Rättegångsbalken. *Nationalencyklopedien*.  
<http://www.ne.se/lang/r%C3%A4tteg%C3%A5ngsbalken> (2014-05-04)
- North of England P&I Association. (2012). *An Introduction to P&I Insurance and Loss Prevention*. Uppl. 2. Newcastle upon Tyne: North of England P&I Association Limited.
- Nyberg R & Tidström, A (2012) *Skriv vetenskapliga uppsatser, examensarbeten och avhandlingar*. Uppl 2. Lund, Studentlitteratur.
- Parrit, B., A.,H., (2001). *Stowaways by sea. Illegal immigrants-refugees-asylum seekers. A nautical institute practical guide to a growing international problem*. London: The Nautical Institute.
- Secure A Ship. (2011). Stowaways. *Secure a ship – Maritime Security*.  
<http://www.secureaship.com/services-maritime-security/port-security/stowaways> (2014-03-16)
- SFS 2013:543. *Sjölagen (1994:1009)*. Stockholm. Justitiedepartementet.  
[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Sjolog-19941009\\_sfs-1994-1009/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Sjolog-19941009_sfs-1994-1009/) (2014-03-12)
- SFS 2013:648. *Utlänningslagen (2005:716)*. Stockholm. Justitiedepartementet.
- SFS 2013:856. *Brottsbalken (1962:700)*. Stockholm. Justitiedepartementet.
- Shipinspection. (2014). Rider clauses. *Shipinspection*.  
<http://www.shipinspection.eu/index.php/home/k2-item-view/item/663-rider-clauses> (2014-04-08)
- Stukát, S. (2005). *Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap*. Lund: Studentlitteratur.
- Sveriges Riksdag. (2014). Schengen och fri rörlighet för personer. *EU-upplysningen*.  
<http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/Vad-EU-gor/Schengen-och-fri-rorlighet-for-personer/>. (2014- 04-11)
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (2008). Company profile. *Brittania*.  
<http://www.britanniapandi.com/en/Brittania-profile/index.cfm> (2014-03-08)



- The Standard Club. (2009). Special feature – Stowaways. *Standard Safety*. 04/2009.  
[http://standard-club.com/media/23802/standard\\_safety\\_april\\_09-2.pdf](http://standard-club.com/media/23802/standard_safety_april_09-2.pdf). (2014-03-08)
- The Swedish Club. (2014). Stowaways. *The Swedish club*.  
<http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=153&pid=154&query=stowaways>.  
 (2014-02-05)
- The Swedish Club. (2014). Villkor för P&I-försäkring, Bolagsordning. Utgiven feb 2014.
- Transportstyrelsen. (2013). Atenförordningen – försäkringsplikt. *Transportstyrelsen*.  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Certifikat/Atenforordningen---forsakringsplikt/> (2014-04-09)
- Transportstyrelsen. (2013). Bunkerkonventionen. *Transportstyrelsen*.  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Miljo-och-halsa/Olja/Bunkerkonventionen/> .  
 (2014-04-09)
- UK P&I Club. (2011). Squatters on the sea. *US Bodily injury news*. 05/2011.  
[http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/BI\\_NEWSLETTERS/USBINMay11.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/BI_NEWSLETTERS/USBINMay11.pdf) (2014-04-06)
- UK P&I Club. (2012). International Group of P&I Clubs. *UK P&I Club*.  
<http://www.ukpandi.com/about-the-club/international-group-of-pi-clubs/> (2014-02-21)
- UK P&I Club (2013). Pooling & Reinsurance. *UK P&I Club*. <http://www.ukpandi.com/about-the-club/international-group-of-pi-clubs/pooling-reinsurance/> (2014-02-23)
- UK P&I Club (2014). Organisation & Representation. *UK P&I Club*.  
<http://www.ukpandi.com/about-the-club/international-group-of-pi-clubs/organisation-representation/> (2014-02-22)
- UNHCR. (2011). *Rescue at sea, stowaways and maritime interception*. Uppl. 2.  
<http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/home/opendocPDFViewer.html?docid=4ee1d32b9&query=FAL> (2014-03-28)
- UNHCR. (2014). About us - Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. *UNHCR*. <http://www.unhcr.org/pages/49c3646c2.html> (2014-03-28)
- UNHCR. (2014). Asylum and Migration - All in the same boat: The challenges of mixed migration. *UNHCR*. <http://www.unhcr.org/pages/4a1d406060.html> (2014-03-28)
- UNHCR. (2014). Protection – A safety net. *UNHCR*.  
<http://www.unhcr.org/pages/49c3646cc8.html> (2014-03-28)
- Walters, W. (2008). Bordering the Sea: Shipping Industries and the Policing of Stowaways. *Borderlands*, vol. 7, nr. 3. [www.borderlands.net.au](http://www.borderlands.net.au) (2014-04-30)
- West of England P&I Club. (u.å.). The Risk of Befriending Stowaways. *Safety Alert*.  
<http://www.westpandi.com/Documents/Loss%20Prevention/Loss%20Prevention%20Safety%20Alerts/131125%20SA001%20-%20The%20Risk%20of%20Befriending%20Stowaways.pdf> (2014-03-18)

APPENDIX

FORM OF STOWAWAY DETAILS REFERRED TO IN RECOMMENDED PRACTICE 4.6.2  
OF THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME  
TRAFFIC 1965, AS AMENDED

<p><b>SHIP DETAILS</b></p> <p><i>Name of ship:</i></p> <p><i>IMO number:</i></p> <p><i>Flag:</i></p> <p><i>Company:</i></p> <p><i>Company address:</i></p> <p><i>Agent in next port:</i></p> <p><i>Agent address:</i></p> <p><i>IRCS:</i></p> <p><i>INMARSAT number:</i></p> <p><i>Port of registry:</i></p> <p><i>Name of Master:</i></p> <p><b>STOWAWAY DETAILS</b></p> <p><i>Date/time found on board:</i></p> <p><i>Place of boarding:</i></p> <p><i>Country of boarding:</i></p> <p><i>Date/time of boarding:</i></p> <p><i>Intended final destination:</i></p> <p><i>Stated reasons for boarding the ship:*</i></p> <p><i>Surname:</i></p> <p><i>Given name:</i></p> <p><i>Name by which known:</i></p> <p><i>Gender:</i></p> <p><i>First language:</i></p> <p><i>Spoken:</i></p> <p><i>Read:</i></p> <p><i>Written:</i></p>	<p><i>Date of birth:</i></p> <p><i>Place of birth:</i></p> <p><i>Claimed nationality:</i></p> <p><i>Home address:</i></p> <p><i>Country of domicile:</i></p> <p><i>ID-document type, e.g. Passport No.:</i></p> <p><i>ID Card No. or Seaman's Book No.:</i></p> <p><i>If yes,</i></p> <p><i>When issued:</i></p> <p><i>Where issued:</i></p> <p><i>Date of expiry:</i></p> <p><i>Issued by:</i></p> <p><i>Photograph of the stowaway:</i></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; padding: 5px;"> <p>Photograph if available</p> </div> <p><i>General physical description of the stowaway:</i></p> <p><i>Other languages:</i></p> <p><i>Spoken:</i></p> <p><i>Read:</i></p> <p><i>Written:</i></p>
---	--

\* If the stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.

*Other details:*

- 1) *Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:*
  
- 2) *Inventory of the stowaway's possessions:*
  
- 3) *Statement made by the stowaway:*
  
- 4) *Statement made by the master (including any observations on the credibility of the information provided by the stowaway):*

*Date(s) of interview(s):*

*Stowaway's signature:*

*Master's signature:*

*Date:*

*Date:*

\*\*\*