

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagstiftning om fängstransport

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att det stiftas en lag om fängstransport. Genom lagen kommer lagen om fängförsling från 1925 att upphävas. Syftet med den föreslagna lagen om fängstransport är att det på lagnivå bestäms på ett behörigt sätt om bemötandet och förhållandena av den transporterade samt om övervakningen under transporten och avbrott i den. Dessutom ska det i förslaget preciseras arbetsfördelningen mellan transportsmyndigheterna, dvs. Brottsförhållandenmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

I fängstransporten ska den nuvarande arbetsfördelningen mellan transportsmyndigheterna huvudsakligen bevaras. Utgångspunkten ska vara att varje myndighet har hand om transporterna i sin egen verksamhet. De transporter som verkställigheten av förundersökningen kräver ska skötas av den myndighet som har hand om förundersökningen. På motsvarande sätt ska Brottsförhållandenmyndigheten sköta de transporter som anknyter till

verkställigheten av fängelsestraff samt transporter till domstolar som ligger på dess verksamhetsområde. Av ändamålsenlighetsgrunder kan myndigheterna avtala om att transporterna fördelas på ett annat sätt.

I lagen ska det föreskrivas om ändamålsenliga förhållanden och utrustning av transportmedel, transportutrymmen och förvaringsutrymmen. Lagen innehåller också bestämmelser om bemötandet av den transporterade, hans eller hennes förhållanden, basvården, tillsynen av den transporterades hälsotillstånd, kontakter utanför transportmedlet och förvaringsutrymmen, innehav av egendom, övervakningen samt säkerhetsåtgärder. I fråga om dessa ska det i den utsträckning det är möjligt iakttas bestämmelserna i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen, häktningsslagen och fängelselagen.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 oktober 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning	3
1.2 Praxis	4
1.3 Fångtransportsystemen i övriga nordiska länder	10
1.4 Bedömning av nuläget	12
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	17
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	18
3.1 Ekonomiska konsekvenser samt konsekvenser för organisation och personal	18
3.2 Konsekvenser för brottsligheten	19
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	19
4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	19
4.2 Remissyttranden	19
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	19
DETALJMOTIVERING	21
1 LAGFÖRSLAG	21
1.1 Lagen om fångtransport	21
1 kap. Allmänna bestämmelser	21
2 kap. Skötsel av transportuppdragen	23
3 kap. Transportmedlen och förvaringslokaler	24
4 kap. Bemötande, förhållanden och rättslig ställning av den transporterade	25
5 kap. Övervakning och säkerhetsåtgärder	28
6 kap. Närmare bestämmelser och ikraftträdande	31
1.2 Häktningsslagen	32
3 kap. Placering i fängelset, basvård och förflyttning	32
1.3 Lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen	32
1 kap. Allmänna bestämmelser	32
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	32
3 IKRAFTTRÄDANDE	32
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	32
LAGFÖRSLAG	34
1. Lagen om fångtransport	34
2. Lagen om ändring av 3 kap. i häktningsslagen	39
3. Lagen om ändring av 1 kap. 1 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen	40
PARALLELLTEXT	41
1. Lagen om ändring av 3 kap. i häktningsslagen	41
2. Lagen om ändring av 1 kap. 1 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen	42

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge**1.1 Lagstiftning**

Lagen om fångforsling (220/1925) innehåller en bestämmelse om statens skyldighet att ha hand om fångtransporter och en bemyndigandebestämmelse enligt vilken närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning.

I förordningen om fångforsling (165/1954) har det bestämts bl.a. om fångvårds- och polismyndigheternas skyldighet att ha hand om fångtransporter och om arbetsfördelningen mellan dem, praktiska arrangemangen av transporter, anteckningar som görs i fångpasset, utförande av transporter så obemärkt och snabbt som möjligt samt bevakningen av fångar som ska transporteras.

I 3 § i förordningen om fångforsling bestäms om arbetsfördelningen mellan Fångvårdsväsendet (den nuvarande Brottsåpföljdsmyndigheten) och polisen i ordnandet av fångtransporter. Enligt 1 och 2 mom. i den nämnda paragrafen sköter fängelsemyndigheterna transporten av fångar mellan fängelserna, mellan fängelse och järnvägsfångvagn samt mellan olika fångvagnar och transporten i fångvagn. Om en fånge måste transporteras från fängelse till domstolen i den kommun där fängelset ligger eller om fången överförs från fängelse till sjukhusvård, ankommer transporten också då på fängelsemyndigheter. Övriga fångtransporter sköts av polismyndigheten. År 2002 fogades det till 3 § i förordningen om fångforsling ett 3 mom. (308/2002). Enligt det nya momentet kan justitieministeriet och inrikesministeriet för varje enskild straffanstalt avtala om uppgiftsfördelningen mellan fångvårdsmyndigheterna och polismyndigheterna på något annat sätt än vad som anges i 3 § 1 och 2 mom. i förordningen, om det på grund av de resurser som fångvårds- och polismyndigheterna har till sitt förfogande samt regionala och lokala förhållanden är ändamålsenligt. Justitieministeriet och inrikesministeriet ingick i maj

2002 ett sådant avtal om arbetsfördelning i transporter av fångar i Vanda fängelse. I ett enskilt fall kan fångvårdsmyndigheterna och polismyndigheterna sköta ett fångtransportsuppdrag med avvikelse från avtalet, om det på grund av skäl som hänför sig till säkerhet, ändamålsenlighet eller ekonomi är motiverat. I transportuppdraget ingår bevakning av fången i domstolen.

Med stöd av förordningen om fångforsling har justitieministeriet utfärdat ett fångvagnsreglemente (496/1955) och inrikesministeriet ett beslut som innehåller reglemente för fångförare (272/1954). De nämnda reglementena innehåller bestämmelser bl.a. om den transporterande myndighetens och tjänstemannens skyldigheter samt den transporterade personens rättigheter och skyldigheter samt granskning, förvaring, bevakning och vård av honom eller henne under transporten och avbrott i den.

Fängelselagen (767/2005) innehåller bestämmelserna om verkställigheten av fängelsestraff. I lagen föreskrivs om fångarnas rättigheter, skyldigheter, bemötande av fångar, deras förhållanden, granskningar av fångar, säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel samt om myndigheternas befogenheter i verkställigheten av fängelsestraff. I fråga om fångtransporter är en viktig sak planeringen av strafftiden som förutsätts i fängelselagen. För varje fånge planeras individuellt placeringen av honom eller henne och hans eller hennes sysselsättning under verkställigheten av straffet. Med hjälp av planen för strafftiden kan det undvikas onödiga förflyttningar från ett fängelse till ett annat. Enligt 6 kap. 8 § i fängelselagen iaktas det i fråga om fångtransport vad som föreskrivs särskilt. I fängelselagens 16 kap. finns bestämmelser om granskning av fängelselokaler och fångar. I bestämmelserna konstateras det att genomförandet av säkerhetskontroll av fångar (16 kap. 3 § 1 mom.) och anteckningen av observationer om berusning och genomförande av säkerhetskontroll (16 kap. 9 § 4 mom.) också gäller transport av fångar. Även i fängelselagens be-

stämmelser om säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel är det dels fråga om transport av fångar: under de förutsättningar som anges i lagen får fängsel användas för en fånge för att förhindra rymning under transport (18 kap. 2 § 1 mom.) och en tjänsteman vid Brottsåtgärdsmyndigheten har under de förutsättningar som anges i lagen rätt att använda maktmedel bl.a. under fångtransport (18 kap. 6 § 1 mom.).

Häktningsslagen (768/2005) innehåller bestämmelser om bemötandet, rättigheter och skyldigheter av häktade. I bestämmelserna framhåvs principen om oskuld. I 14 kap. i häktningsslagen finns bestämmelser om transport av häktade. I bestämmelserna krävs det att transportmedel som används vid transport är lämpliga för ändamålet och utrustade med behövliga säkerhetsanordningar. Transporten ska skötas utan omotiverat dröjsmål. I ett allmänt fortskaffningsmedel ska den som transporteras om möjligt hållas avskild från andra passagerare. En häktad som inte fyllt 18 år ska hållas avskild från vuxna häktade och fångar, om det inte står i hans eller hennes intresse att man handlar annorlunda. Transporter ska om möjligt ordnas så att de inte väcker uppmärksamhet. Bestämmelserna i häktningsslagen ska i tillämpliga delar gälla bemötandet av häktade under transport. Bestämmelser om ansvar för ordnande av transport utfärdas separat. Dessutom har häktningsslagen likadana bestämmelser som fängelselagen när det gäller genomförandet av säkerhetskontroll, anteckningen av observationer av berusningstillstånd och genomförande av säkerhetskontroll, säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel under transporten.

I lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen (841/2006) finns bestämmelser om behandlingen av häktade, anhållna och gripna som hålls i förvar hos polisen samt behandlingen av personer som under vissa förutsättningar hålls i förvar hos polisen på någon annan grund. Enligt 1 kap. 3 § i lagen får den frihetsberövades rättigheter inte inskränkas mera än vad som oundgängligen krävs med tanke på syftet med den frihetsberövande åtgärden, förvaringssäkerheten, bevarandet av ordningen i förvaringslokalen samt säkerheten för frihetsberövade och

andra personer. Enligt 1 kap. 4 § i lagen ska frihetsberövade behandlas rättvist, likvärdigt och med aktning för människovärdet. Därutöver förutsätts det att när det gäller frihetsberövade som inte har fyllt 21 år ska de behov som följer av den frihetsberövades ålder och utvecklingsnivå särskilt beaktas. Lagen innehåller också bestämmelser bl.a. om placering i förvaringslokalen, basvård, förflyttning, innehav av egendom, hälsovård, brevväxling och användning av telefon, besök och andra kontakter utanför förvaringslokalen, granskning av förvaringslokaler och frihetsberövade, granskning av andra personer, säkerhetsåtgärder, teknisk övervakning samt specialbestämmelser om häktade. I lagens 14 kap. finns bestämmelser om transport av frihetsberövade. Dessa bestämmelser har likadant innehåll i häktningsslagen.

1.2 Praxis

Ledning

De som huvudsakligen utför fångtransporter är Brottsåtgärdsmyndigheten och polisen. Eftersom bestämmelserna angående fångtransporter särskilt i fråga om bemötande och förhållanden av fångar är föråldrade och bristfälliga bygger principerna för ordnandet av fångtransporter i stor utsträckning på vedertagen praxis. Fördelningen av behörigheten och ansvaret mellan transportsmyndigheterna har bestämts mera detaljerat än bemötandet av de transporterade. Även för denna del har undantagspraxis som bestämmelserna av ändamålsenlighetsgrunder tillåter blivit permanenta t.ex. enligt de samarbetsavtal som gäller på orten.

I regel ordnas fångtransporter som Brottsåtgärdsmyndigheten sköter antingen i form av tidtabellsenliga transporter som bygger på vissa fångtransportsrutten eller som enskilda transporter. Tidtabellsenliga transporter genomförs antingen som spårtrafik i samarbete med VR och Brottsåtgärdsmyndigheten där transportmedlen är fångvagnar som kopplas till tågen i persontrafik eller som busstransport som ordnas av Brottsåtgärdsmyndigheten. Fängelser som ligger i närheten av orter där det finns en järnvägsstation fungerar som kompletterare av tåg-

transporter genom att transportera fångar från fängelset till tåget eller från tåget till fängelset. VR har uppskattat att den nuvarande fängstransportmaterielen kan vara i trafik endast några år till. Under de senaste åren har det i de fängstransporter som Brottsförhållningsmyndigheten har hand om tågtransporter allt mer ersatts med bussar. Från början av februari 2010 har det funnits bara en enda tågrutt. Den går från Helsingfors bl.a. via Lahtis, S:t Michel, Kuopio, Sukeva och Vaala till Uleåborg och tillbaka.

I utredningar om fängstransporter och i det praktiska fängsvårdsarbetet har det konstaterats att fängstransporter ställvis är långsamma: att fången besöker en domstol kan kräva t.o.m. över en veckas resande i fängsvagnar och reseceller där förhållandena är bristfälligare än i fängelserna. Att busstransporter har börjat användas allt mer har betytt att transporterarna har blivit snabbare. Den jämna ökningen av antalet fängstransporter under de senaste åren bröts och vände sig nedåt. Denna utveckling har väsentligt påverkats av den allt mer målinriktade fängsplaceringen som den vid ingången av oktober 2006 ikraftträdde fängselagen förutsätter. Med hjälp av fängsplaceringen har man kunnat minska förflyttningar av fångar från ett fängelse till ett annat. Systemet med regionfängelser som infördes samtidigt innebar att transporterarna koncentrerades inom regionerna och fängstransportsträckorna blev kortare. T.ex. allt flexiblare praxis med domstolarna och förbättrad informationsförmedling har också minskat behovet av fängstransporter och förkortat tiden som måste tillbringas i domstolarna.

I de praktiska arrangemangen av fängstransporter kan det avskiljas tre verksamhetshelheter: informationsförmedling, transport av fångar och transport av fångarnas egendom. För att bemötandet och förhållandena av de transporterade kan förbättras, ansvarsfördelningen mellan myndigheter som har hand om fängstransporter kan förtydligas och att effektiviteten av fängstransporter kan ökas ska det övervägas hur var och en av dessa tre verksamhetshelheter kan utvecklas.

Informationsförmedling

En central omständighet med tanke på fängstransporter är att behovet av transport kommer till kännedom av den myndighet och tjänsteman som svarar för ordnandet av transporter. I denna del av fängstransportsprocessen är ett fungerande informationsutbyte mellan myndigheterna och annan fungerande informationsförmedling av central betydelse. Väsentliga uppgifter med hänsyn till transporten är personuppgifter av den transporterade, uppgifter om de omständigheter som anknyter till honom eller henne och som särskilt ska beaktas under transporten samt en uppgift om destinationen och tidpunkten för transporten. Utifrån dessa uppgifter fattas beslut om transportsättet, rutten och tidsplanen.

I fråga om transporter till och från domstolar får fängelserna kännedom om att fångens mål kommer att behandlas i domstolen huvudsakligen i en skriftlig beställning från domstolen. I brådskande fall används också telefax och telefon. I beställningar kan det också finnas omnämnanden av villkor som anknyter till transporten av fången i fråga, t.ex. krav på avskildhet av fången. Beskedet om en kommande domstolsbehandling kan i fängelset komma till kännedom också så att fången själv berättar om den eller av en anteckning i handlingar som gäller fången. I vissa fall sänds beställningen i samband med stämningen eller efter den senaste behandlingen av målet i samband med fängspasset. I de fall där fångens närvaro i rättegången inte krävs, frågas han eller hon skriftligt om han eller hon vill närvara vid domstolsbehandlingen. Av en fånge som transporteras från fängelse till domstolen görs ett fängpass av vilket framgår förpassaren, namnet av den transporterade, destinationen av och syftet med transporten. Av fängspasset ska det också framgå beställarens anvisningar om transporten samt fängelsets egna anteckningar t.ex. om säkerheten eller den medicineringsom fången behöver. i fängelset underrättas de behövliga parterna om transporten, dvs. fängelsets jour, fångens bostadsavdelning och de väktare som sköter transporten. Uppgifterna om transporten kan också ses i Brottsförhållningsmyndighetens interna fängdatsystem i uppgifterna om fången. Således

kan uppgifterna ses också i alla de fängelser genom vilka transporten sker. Ifall transporten sköts av polisen, meddelar fängelset transportbehovet den polisenhet som just då svarar för transporten. Vid ankomst till domstolen anmäler tjänstemannen som svarar för transporten en företrädare för domstolen att den transporterade är närvarande. När behandlingen har slutats skriver domstolen ett fängpass för att fången transporteras till fängelset eller polisfängelset. Vid återkomsten till fängelset sänds fängpasset och eventuella andra handlingar till tjänstemannen som svarar för förpassningar. Eventuella exceptionella händelser rapporteras. När det gäller häktade som förvaras i polisfängelse får polisen kännedom om transportbehoven på motsvarande sätt enligt beställningar från domstolen. Det allvarligaste praktiska problemet i transporter till och från domstolen arrangeras är ett sent besked om transportbehovet.

I transporter inom hälsovården uppstår transportgrunden efter beslut av hälsovårdspersonalen under fångens fängelsetid. Till fången som ska transporteras utfärdas ett fängpass av vilket framgår förpassaren, fångens identitet, destinationen och tidpunkten för transporten samt eventuella andra ärenden som ska beaktas. Fängpasset sänds i icke-brådskande fall till fängelsets jour på samma sätt som i transporter till och från domstolar. Även fortsatta åtgärder är i tillämpliga delar desamma. I nödfall ageras det så som fallet förutsätter. I fråga om polisen handlar det närmast om besök som anknyter till hälsovården av de häktade och bevakningar på sjukhus.

I andra transporter, t.ex. förflyttningar från ett fängelse till ett annat, ordnanden av permissioner och besök uppstår transportgrunden huvudsakligen genom Brottspåföljdsmyndighetens egna beslut. Även i dessa fall utfärdar det avsändande fängelset ett motsvarande fängpass som i transporter till och från domstolar. Även den övriga informationsförmedlingen är i tillämpliga delar likadan. Hos polisen hör dessa övriga transporter närmast till undersökningen.

Förpassningsuppgifter är också de särskilda saker som ska beaktas under transporten, t.ex. avskildhet, risk för rymning eller even-

tuell medicinering. Polisen underrättas där-
emot särskilt om de transporterade och i fråga om detta bör informationsförmedlingen mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen förbättras.

I den lokala fångtransporten står fången huvudsakligen under hela transporten under övervakning av samma myndighet och oftast på samma tjänstemäns ansvar. Vanligen får man den behövliga informationen om transporten. I några fall kan den behövliga informationen lämnas till den transporterande myndigheten så sent att detta gör den tillräckliga förberedelsen för transporten svårare.

Transport av fångar

Innan transporten inleds försäkrar tjänstemannen som svarar för fångtransporten sig om den transporterades identitet och granskar fången, om denne inte redan har granskats. Huvudsakligen finns det i annan än tidtabellsenlig transport utöver föraren av fordonet en tjänsteman per en fånge eller häktad. I de transporter som Brottspåföljdsmyndigheten ordnar deltar bilföraren vanligen inte i bevakningen. I fråga om polisen ges uppdraget vanligen till en polispatrull med två personer som svarar för transporten under dess hela längd. Om transporten innehåller en övernattningsannanstans än i det fängelse där fången eller den häktade är placerad, svarar den anstalt där fången övernattar för övervakningen av fången och hans eller hennes underhåll under den temporära inkvarteringen. När transporten fortsätter iaktas i tillämpliga delar detsamma förfarande som vid inledandet av transporten. När syftet med transporten har nåtts och fången återkommer till fängelset därifrån han eller hon gick av eller ankommer till en ny placeringsplats görs de behövliga anteckningarna och eventuella granskningar av fången och hans eller hennes egendom och fången sänds till motagningsavdelning för det behövliga bytet av utstyrseln. Åtgärder som anknyter till att transporten avslutas beror på grunden för och längden på transporten. Åtgärder i samband med återkomsten från ett kort besök i domstolen är mindre grundliga än praxis i samband med ankomst till en ny placeringsplats.

Om fängstransporten riktar sig utanför fängelsets transportområde eller ett sådant transportområde som polisen lokalt sköter, görs resan eller en del av den vanligen på tidtabellsenliga fängstransportrutter. När fängsvagnen avgår granskar vaktarna vagnen. Därefter placeras fångarna på avdelningar i vagnen. Samtidigt överlämnas till fångarna de varor som fångarna får ha med sig under resan. Övriga varor lämnas i ett förvaringsrum. Under transporten har vagnens manskap (två vaktare) hand om bevakningen och fångarnas välmående. På bestämmelsestationen överlämnas fångarna och de varor som de fört med sig till tjänstemannen som svarar för den fortsatta transporten.

I de transporter till och från domstolar som Brottspåföljdsmyndigheten utför förs fångarna till domstolens lokaler för förvaring av fångar. Vaktaren som svarar för transporten av fången har också hand om bevakningen av fången i domstolen under väntetiden och behandlingen av målet. När polisen svarar för transporten är förfarandet i regel detsamma. Polismän som sköter transporten svarar också för bevakningen under domstolsbehandlingen. I en del av domstolar är förvaringslokalerna för fångar inte ändamålsenliga. Detta gör bevakningen svårare.

Vaktaren eller polisen som svarar för hälsovårdstransporter av fångar sköter bevakningen under hälsovårdsåtgärderna och väntetiderna. För väntetider finns det för fångar inte några lokaler som är separata från övriga väntrum. Arrangemangen av bevakningen av en fånge eller en häktad som tagits in på ett sjukhus för vård och som behöver kontinuerlig bevakning planeras fall för fall. Brådskanande nödsituationer sköts som ambulanstransporter. I dessa sköts bevakningen enligt situationen.

Transport av fångarnas egendom

Mängden och arten av den egendom som fångar får ta med sig i transporten beror på syftet med transporten. När fången förflyttas till en annan anstalt överförs också hans eller hennes egendom. Fången packar vanligen själv sin egendom för transport. Egendomen som fången innehar granskas. Huvudsakligen får fången ha med sig så mycket som han el-

ler hon kan bära i sina händer. Transporten av varor begränsas av de begränsade utrymmena för varutransport i fängstransportsfordonen samt de problem som stora varumängder orsakar vid snabb lastning och lossning särskilt i tågtrafiken. Den egendom av fången som han eller hon inte kan transportera med sig sänds till fången som separat transport.

Om antalen och kostnader av fängstransporter

Brottspåföljdsverket utredde 2007 belastningen och kostnader av den tidtabellsenliga fängstransporten. I utredningen konstaterades det att regionfängelsesystemet som infördes i oktober 2006 väsentligt minskade transportbehov i en del av fängstransportrutter. Kostnadsstrukturen varierade ändå ganska mycket mellan olika regionfängelser. De huvudsakliga orsakerna till detta var transportsträckor som vars längder var olika och antalen transporterade. I Södra Finlands regionfängelse är avstånden kortare och antalen transporterade större än i övriga regionfängelser. En missgynnande omständighet med tanke på kostnadsstrukturen var också bruket av dyra tågrutter.

Minimiantalet personal i fängstransporter vid Brottspåföljdsmyndigheten är en förare och två vaktare. I en fängsvagn finns det minst två vaktare. Vid behov finns det mer personal i transporten. Om antalet transporterade fångar närmar sig tjugo, behövs det en tredje vaktare. I 2007 års utredning konstaterades det bl.a. att transportkostnaderna i fängstransporter som fängelset ordnar i sin helhet är uppskattningsvis 2,75 euro per kilometer. I Åbo fängelse används ett arrangemang där en buss och en förare har skaffats av ett privat företag och fängelset sköter bevakningen av transporten och de transporterade. Det har beräknats att transportkostnaderna då är 2 euro per kilometer.

För att genomföra de utvecklingsåtgärder beträffande fängstransporter som föreslogs i utredningen omstrukturerade Brottspåföljdsmyndigheten rutterna för fängstransporter från början av februari 2009. Orsakerna till minskade fängstransporter var bl.a. VR:s missgynnande prissättningssystem där det minskade antalet transporterade inte beaktas, riskerna vid lastningen på stationerna, reparationsar-

betena av bannätverket om vilka det har informerats samt att möjligheten att använda de nuvarande fångvagnarna slutar ca 2015. Med hjälp av omstruktureringen har transporterna kunnat ordnas mer behovsprövat. Det har beräknats att besparingen som de nya fångtransportsrutterna ger är ca 125 000 euro om året. Den största besparingseffekten uppstår av att det används endast en tågrutt. Den tidigare rutten på stambanan har ersatts med bussar. Detta har vid sidan av kostnadsbesparingar och kortare restider inneburit också ökad säkerhet eftersom lastning till tåget utgör i de nuvarande byggnadssätten av stationerna ställvis en säkerhetsrisk eftersom bilar

som sköter förbindelsetrafiken inte kan komma nära tåget.

Ibruktagandet av Brottspåföljdsmyndighetens fångdatasystem har betytt en väsentligt förbättrad informationsförmedling i fångtransporterna. Tack vare systemet kan man nu betydligt bättre än förr också förutse personalresurser och andra resurser, såsom transportplatser och behov av måltider, som behövs för fångtransporter. Det finns skäl att förbättra informationsförmedling mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen. Det finns också brister i t.ex. förmedlingen av beställningsuppgifter till domstolssessioner.

År 2009 var Fångvårdsväsendets kostnader för fångtransporter som följer:

Övervakning	transporttyp	personalkostnader	övriga kostnader	helhetskostnader
	transporter som använder en viss rutt	886 629	290 694	1 177 322
	i domstolar	508 728	93 903	602 631
	utomstående hälsovård	489 361	14 061	503 422
	övrig övervakning av transporter	812 897	104 288	917 185

Transportuppdrag	transporttyp	personalkostnader	övriga kostnader	helhetskostnader
	transporter som använder en viss rutt	80 141	589 567	669 707
	utomstående hälsovård	70 447	1 596	72 043
	stöduppgifter till transporter	356 084	691 705	1 047 789

Under 2005–2009 har polisen i medeltal haft 5 424 fångtransportsuppdrag per år. Antalet transporter till domstolen har varit i medeltal 1 743. Ett fångtransportsuppdrag inklusive bevakning tar inom huvudstadsregionen i medeltal 5 ½–7 ½ timmar. På glesbygdsområdena är uppdragen mer bindande. I en polispatrull tar två polismän hand om fångtransportsuppdraget. Till de fångtrans-

portsuppdragen som polisen sköter används ca 54 årsverken om året. De årliga kostnaderna är i medeltal minst 2,7 miljoner euro. Av dessa är antalet transporter till domstolen ca 13 årsverken och 700 000 euro.

Vid Gränsbevakningsväsendet har transporterna av frihetsberövade huvudsakligen koncentrerats till två sjöbevakningar. Finska vikens sjöbevakningssektion utförde år 2009

sammanlagt 1 029 transportuppdrag i vilka det transporterades 1 354 personer. Av dessa transporter var cirka hälften transporter av personer som hade berövats sin frihet på grund av brott och den andra hälften transporter av personer som tagits i förvar med stöd av utlänningslagen. Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion utförde år 2009 sammanlagt 88 transportuppdrag av vilka 67 gällde transport av personer som berövats sin frihet på grund av brott och 21 personer som tagits i förvar med stöd av utlänningslagen. Antalen transporter i de övriga sektionerna var små. Gränsbevakningsväsendet bedömer att arbetsinsatsen i de ovan nämnda transporter är cirka tre årsverken. Kostnaderna för denna del är sammanlagt ca 168 000 euro.

Om arbetsfördelningen mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen

Arbetsfördelningen mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen i fängstransporter bygger på 3 § i förordningen om fångforsling. Enligt paragrafen sköter fängelsemyndigheterna transporten av fångar mellan fängelserna, mellan ett fängelse och en fängvagn samt mellan olika fängvagnar och transporten i en fängvagn. Om en fånge ska transporteras från fängelset till domstol i den kommun där fängelset är beläget eller om han eller hon överförs från fängelset till sjukhusvård, ska transporten också då skötas av fängelsemyndigheterna. Annan fängstransport sköts av polismyndigheterna.

Med stöd av 3 § 3 mom. i förordningen om fångforsling kan justitieministeriet och inrikesministeriet för varje enskild straffanstalt avtala om uppgiftsfördelningen mellan fängsvårdsmyndigheterna och polismyndigheterna på något annat sätt än vad som anges i förordningen, om det på grund av de resurser som fångvårds- och polismyndigheterna har till sitt förfogande samt regionala och lokala förhållanden är ändamålsenligt. Hittills har ett sådant avtal ingåtts bara om transporter av fångar i Vanda fängelse.

Arbetsfördelningen mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen i fängstransportuppdragen har blivit vedertagen. På många orter sker samarbetet flexibelt och ändamålsenligt.

Om upptäckta problem

Ett stort problem i arrangemangen i fångstransporter är bristfälligheter i informationsförmedlingen. Transportsmyndigheterna måste i någon mån sköta sådana transporter som är helt oförutsedda. Detta försvårar förutom planeringen av transportsverksamheten också skötseln av andra tjänsteuppgifter. T.ex. i ett fängelse kan ett oförutsett transportuppdrag betyda att en väktare som skulle ha övervakat fångarnas sysselsättning måste gå och övervaka en transport och sysselsättning enligt dagordningen kan inte ordnas för fångarna. Brister i informationsförmedlingen leder i många fall också till att det i en transport kommer till fängelset flera fångar om vars ankomst fängelset inte hade informerats. Övergången till regionfängelsesystemet och senare till brottspåföljdsregionssystemet har i någon mån minskat problemen i informationsförmedlingen. Införande av fångdatasystemet har klart förbättrat informationsförmedlingen.

I vissa fall kan en fängstransport ta oskäligt långa tider. T.ex. en fånge som reser till en rätttegång på andra sidan av landet kan bli tvungen att befinna sig i transportmedlet och temporära inkvarteringslokaler över en vecka. Med tanke på ett lämpligt bemötande av fången är detta inte en godtagbar situation. Även i arrangemangen av kortare sträckor finns det brister. Det har t.ex. gjorts klagomål till riksdagens biträdande justitieombudsman om att fångar transporteras på ganska långa sträckor och tider med fordon som inte har lämpliga säkerhetsanordningar. Att tågtransporter har ersatts med busstransporter har gjort restiderna kortare.

Fångar transporteras också i situationer där fångens ärende kan ordnas på något annat sätt än att transportera honom eller henne. T.ex. i fängelser där det finns mycket häktade kan tvångsmedelsrätttegångar mer än för närvarande ordnas i fängelsets lokaler i stället för att flera fångar går till domstolar. Även transporter av fångar till och från domstolar kan minskas genom att parterna och vittnen i större utsträckning hörs med hjälp av tekniska förbindelser. För denna del har lagstiftningen, tekniska färdigheter och verksamhetspraxis utvecklats och kommer fortfa-

rande att utvecklas så att det allt oftare är möjligt att ordna delar av en rättegång utan att det vore nödvändigt att parten själv är närvarande på domstolens sammanträde. Alla fängelser och största delen av domstolar har en videokonferensanläggning men de används inte i den utsträckning som lagstiftningen och arrangemangen tillåter.

1.3 Fångtransportsystemen i övriga nordiska länder

Sverige

Sedan 2006 har den svenska Kriminalvården en riksomfattande enhet för fångtransporter. Den har vid sidan av fångtransporter hand om vissa andra myndigheters transporter. Sådana är t.ex. transporter av ungdomar som behöver särskild vård, drogberoende eller personer som behöver psykiatrisk tvångsvård till kliniker för rusmedelsberoende, domstolar eller undersökningar.

Transporterna inom Sverige är i första hand resor mellan olika fängelser samt fängelser och andra anstalter. Enheten för fångtransporter sköter också utvisningar ur landet. Förvaltningen och ledningen av enheten finns på Kriminalvårdens huvudkontor i Norrköping och planeringen av transporterna har centraliserats till Arvidsjaur. Fångtransportsenheten har 24 lokala verksamhetsställen och 347 anställda. Enheten för fångtransporter har till sitt förfogande ett adb-baserat planeringsverktyg där de som behöver transporttjänster kan framföra sina önskemål om transporter av sina kunder.

År 2008 transporterades det i Sverige 42 790 fångar på 11 829 transportpass. I en månad var antalet transporter ca 900–1 000, dagligen ca 150. En transport tar vanligen nästan åtta timmar. År 2009 hade antalet transporter stigit till 44 687. År 2009 var kostnaderna för transportenheten 162,7 miljoner kronor. Den årliga finansieringen som transportenheten får är ändå 210 miljoner eftersom enheten har ansvar också för utvisning av utländska fångar som avtjänat sin dom. Dessutom svarar transportenheten för transporter av avvisade asylsökande. Till detta får transportenheten årligen tilläggsfinan-

siering på 166 miljoner kronor från enheten som svarar för invandring.

I Sverige har Kriminalvårdens effektivitet utretts. I anslutning till detta har det betonats bl.a. en effektivare användning av video- och telefonförbindelser. Det har uppskattats att med hjälp av effektivisering kan det fås besparingar på 5–10 miljoner kronor i fångtransporter. För närvarande kan en videokonferensanläggning användas bara i några fängelser. Målet är att det ska vara möjligt att från alla fängelser få en videoförbindelse till domstolar, åklagare och advokater. Ett beslut om användning av videokonferensanläggning kan för närvarande fattas av en enskild domare vilket betyder varierande praxis. I dag används anläggningar i fall av olika typer av vilka ca 50 % är häktningsärenden.

I Sverige har det inte stiftats en särskild lag om fångtransporter. Lagar om fångvården och bemötande av fångar iaktas i tillämpliga delar också i transporter av fångar. I dessa lagar finns ändå några paragrafer som speciellt gäller fångtransporter. De ovan nämnda bestämmelserna gäller utförande av transporten så att den transporterade inte blir uppmärksam i onödan. Fängsel kan ändå användas för en fånge i anstalten, under transporten eller annanstans utanför anstalten, om säkerhetsskäl kräver det. Om en transport kan äventyra fångens hälsa, ska det inhämtas ett samtycke av en läkare till transporten. En kvinnlig fånge ska ledsagas av en kvinna. I lagstiftningen om fångvården finns ingen allmän bestämmelse om rätten av Kriminalvårdens personal att använda maktmedel. I fångtransporten kan i fråga om detta tillämpas strafflagens paragraf enligt vilken mot en fånge som försöker fly eller är våldsam får användas nödvändigt våld för att lugna honom eller henne. Om en transport måste ordnas säkert t.ex. på grund av att fången försöker fly, kan Kriminalvården be polisen om hjälp för transporten. Då planerar myndigheterna utförandet av transporten tillsammans.

När transporten sköts med transportenhets fordon är antalet personalen vanligen tre: en förare, en ledare av transporten och en utförare av transporten. På ett charterflyg närvarar ledaren av transporten samt minst en annan medlem av personalen. Transportenheten utser separat för varje transport en trans-

portledare som är ansvarig för transportsuppdraget. Ett protokoll ska föras över varje transport.

Före varje transport görs det på förhand en säkerhetsbedömning och uppgörs en säkerhetsplan. Problem har förekommit sällan. Den svenska justitieombudsmannen har ändå behandlat klagomål av följande slag beträffande fängstransporter: transport av en allergisk person utan behövliga papper och medicinering, avsaknad av specialkost under transporten, bortkomna saker, transporter har tagit för lång tid, misshandel under transporten samt excess i användning av våld. Det är vanligt att polisen begär handräckning av fängstransportsmyndigheten i persontransportsuppdrag. Justitieombudsmannen har ifrågasatt denna praxis eftersom den samtidigt ger transportenheten rätt att använda maktmedel som hör till polisen. Justitieombudsmannen anser att en uttrycklig bestämmelse om detta bör skrivas i lagen.

Norge

I Norge är det huvudsakligen kriminalvården som svarar för transport av fångar. Polisen svarar för transport av häktade från fängelse till domstolar och polisstationer.

Bestämmelser om transport av de dömda och fångar ingår i principerna för och inledningen av lagen om straffverkställighet. I polisens allmänna tjänstereglemente bestäms det att polisen är skyldig att transportera anhållna personer och de häktade. När säkerhetsaspekterna kräver det eller om det i övrigt ligger i polisens intresse ska polisen på begäran biträda också kriminalvården i transporten av fångar. I Norge används det för fängstransporter ganska mycket polisens resurser. Detta anses inte vara mycket ändamålsenligt. Ett fängstransportsuppdrag kräver två poliser åt gången. År 2005 tog den norska polisen i bruk bilar som var försedda med fängelseceller för att effektivisera fängstransporter. I en bil finns det fem celler av vilka var och en är avsedd för en fånge. Cellerna är ljudisolerade så att de som transporteras inte kan diskutera med varandra. Anskaffningen av bilar motiverades med ökad effektivitet för tidigare var det två poliser som transporterade en fånge åt gången i en bil.

Arrangemangen i fängstransporter avviker från varandra i olika delar av Norge. T.ex. i Ostfoldsområdet har man fått goda erfarenheter av att fängstransporterna har centraliserats till en separat enhet. Enheten har hand om ca 5 000 transporter om året och frigör samtidigt polisresurser till övriga uppgifter. För att ett sådant arrangemang är ändamålsenligt och effektivt ska antalet transporterade vara tillräckligt stort.

Den norska kriminalvården har ingen statistik över hur långa transporter i genomsnitt är. På grund av de långa avstånden mellan fängelserna i Norge kan bristen på lämpliga platser tidvis leda till att en fånge sänds till fängelse med ett flygplan i allmän trafik. I Norge har det inte egentligen kartlagts eventuella problem i bemötandet av fångar i samband med fängstransporter men då och då kommer det till ministeriets kännedom att fången har upplevt en transport med tjänstebil till domstolen som kränkande.

I Norge har användningen av videokonferens varit ett alternativ till domstolsbesök sedan 2006 och särskilt när häktningen har fortsatts eller när fången har hörts som vittne. Att använda videokonferens är frivilligt för fångar och den används fortfarande bara sällan. Utöver att videokonferens används vid rättegångar används den också bl.a. vid förhandling där fångarnas ärenden sköts med andra myndigheter, t.ex. Arbetskraftsförvaltningen.

Danmark

I Danmark har fängstransportsuppdragen fördelats mellan polisen och Kriminalvårdsväsendet. Poliserna transporterar de häktade och Kriminalvårdsväsendet är ansvarigt för transporter av fångar som avtjänar ett straff.

I Danmark genomfördes 2007 en organisationsreform inom domstolsväsendet. Antalet domstolar minskades från 82 till 22. Detta har inneburit att sträckorna i fängstransporterna har blivit längre. Speciellt polisens fängstransportsuppdrag har ökat betydligt.

Kriminalvårdsväsendets personal fattar huvudsakligen beslut om tidpunkterna för transporter, antalen ledsagare och eventuell användning av fängsel för den transporte-

rade. Eftersom fängstransporter sköts som en del av andra uppgifter finns det inte att få några separata beräkningar av helhetskostnader och helhetsmängder av fängstransporter. En transport tar i genomsnitt cirka en halv timme. De praktiska arrangemangen av och tiderna som transporterna tar varierar ändå stort.

Användningen av videokonferensanläggningar mellan fängelser och domstolar ligger i Danmark för närvarande närmast på ett försöksstadium och användningen har varit ganska liten.

Som problem i det praktiska utförandet av fängstransporter har man ansett bl.a. för trånga utrymmen för fängstransporter samt att parkeringen utanför och inträdet i några anstalter är svårt på det sättet att fordonet måste lämnas långt borta från anstalten och då måste man promenera långa sträckor på ett allmänt område. Detta utsätter fången för att bli allmänt sett och igenkänt.

1.4 Bedömning av nuläget

Ledning

Bestämmelserna om fängstransport är föråldrade. De fyller inte krav som nu för tiden ställs t.ex. på lagstiftningen om av den transporterades rättsliga ställning och förhållanden samt befogenheter och ansvar av myndigheten som har hand om transporter.

Bemötande av fångar och förhållanden under fängstransporten

Även om bestämmelser om den transporterade fångens rättigheter och skyldigheter, bemötandet av fången och hans eller hennes förhållanden under fängstransporten inte för alla delar finns på lagnivån, bemöts fångarna under transporten på ett korrekt sätt. Av transportens exceptionella karaktär samt förhållandena i transportmaterielen och väntrummen i den fortsatta transporten samt det lilla antalet anställda som deltar i transporterna åt gången följer oundvikligen att fången under transporten eller avbrott i den inte kan försäkras det bemötande, den ställning eller de sysselsättningsmöjligheter om vilka det föreskrivs i bestämmelserna om behandling-

en av personer i förvar hos polisen eller verkställigheten av häkte eller fängelsestraff. Utrymmen och förhållanden i transportmedlen som används i fängstransporter motsvarar inte förhållanden i fängelse eller en polisanstalt. Meningen är naturligtvis att man vistas i transportmedlen så korta tider som möjligt. Eftersom flera transporter ändå tar flera timmar eller rent av flera dygn är det med tanke på ett korrekt bemötande av fångar problematiskt att han eller hon måste tillbringa sin tid i trånga och icke-utrustade utrymmen utan de sysselsättningsmöjligheter som han eller hon har i anstalten. Man har ändå strävat efter att ordna fångens ställning och förhållanden så att de är så ändamålsenliga som det är möjligt att ordna i exceptionella transportsförhållanden. Trots detta har det klagats hos riksdagens justitieombudsman bl.a. om att fångar som transporteras måste uppehålla sig långa tider i bristfälligt utrustade fordon som t.ex. saknar lämpliga säkerhetsanordningar.

Ett särskilt problem som anknyter till fängstransporter är att fångarna nu för tiden har mycket problem med sitt hälsotillstånd. Flera fångar har en omfattande medicinerings. En central fråga som hänger samman med bemötandet av fångar och säkerheten under transporten är hur ordnandet av hälsovården och medicinerings tryggas under transporten.

Transport av fångarnas varor och ansvaret för varorna under transporten anknyter till ställningen av fångar och bemötandet av dem. Vanligen transporteras fångens personliga bruksföremål med samma transport som fången själv. En del av fångar har ändå så mycket egendom med sig i fängelset att det inte är möjligt att transportera den med fången. I dessa fall transporteras en del av varorna till fångens destination med en senare transport. Utgångspunkten i ansvarsfördelningen är att fången svarar också för den egendom som han eller hon innehar under transporten. Föraren å sin sida svarar för den egendom som överlämnats till honom eller henne för innehav. I eventuella skadeståndssituationer har en förteckning över egendomen en viktig betydelse. I förteckningen har egendomen som tagits i förvar uppräknats detaljerat och utvärderats i huvuddrag.

Behovet av transport av fångar

De allmännaste orsakerna till transporter av fångar är att häktade eller fångar transporteras till domstolar, ett annat fängelse samt till en utomstående verksamhetsenhet inom hälsovården. Transportsförhållandena avviker tydligt t.ex. från fängelseförhållandena i fråga om den transporterades sysselsättningsmöjligheter och säkerställandet av de transporterades, förarnas och gemenskapens säkerhet. Med tanke på att fångtransportssystemet är fungerande är det viktigt att s.k. onödiga transporter inte behöver utföras. Med dessa avses transporter som skulle ha kunnat undvikas t.ex. med en lämplig fängsplacering eller informationsförmedling.

En omfattande transport av fångar är inte önskvärt med tanke på fången eller myndigheterna. Att fångtransporter minskas är något som det ska strävas efter också med hänsyn till säkerheten eftersom sedan fängelserna blir allt förvaringssäkrare ökar säkerhetsriskerna med fångtransporterna, t.ex. eventuella rymningsförsök. När fångtransporter görs mer rationella ska målet i första hand vara att transportbehoven minskas. Detta betyder ändå inte att man ska sträva efter att avstå från sådana transporter som är verksamhetsmässigt motiverade och nödvändiga. De viktigaste åtgärderna som minskar transportbehov är en ändamålsenlig fängsplacering, en grundlig planering av fångens sysselsättning under fängelsetiden, utnyttjande av flexibiliteten av processuella bestämmelser i syfte att undvika onödiga transporter av fångar till domstolar, sammanslagning av olika ärendehanteringar med fångarnas permissioner, en god planering av transportbehov och ordentlig informationsförmedling. Situationen har klart blivit bättre till följd av de ändringar i verkställigheten av fängelsestraff och organiseringen av Brottpåföljdsmyndigheten som trädde i kraft i oktober 2006 och i januari 2010. Tack vare en plan för strafftiden som utarbetas för varje fånge i början av strafftiden har man kunnat undvika onödiga transporter och sedan Brottpåföljdsmyndigheten 2006 övergick till en organisation med fem regionfängelser och 2010 till en organisation med tre brottpåföljdsregioner sker transportresorna huvudsakligen inom verksamhetsom-

rådet i fråga och inte mellan dem. Även bestämmelserna som har möjliggjort ett allt mer omfattande utnyttjande av tekniska anordningar i domstolsverksamheten och i myndighetsverksamheten i övrigt minskar behovet av fångtransporter. Utnyttjandet av dessa tekniska färdigheter förutsätter att myndigheternas praxis utvecklas så att färdigheterna också används i större utsträckning än i dag.

Förändringarna i fångantalen påverkar behovet av fångtransporter. Fångantalet steg under den första hälften av 2000-talet men har under de senaste åren gått jämnt ned och är nu i medeltal ca 3 500. Vissa lagstiftningsändringar har ökat behovet att transportera fångar till tingsrätter och därifrån tillbaka till fängelser. Särskilt ökade muntliga förhandlingar i hovrätter och utvidgade möjligheter för fångar att söka ändring förutsätter mer än tidigare att fångar transporteras till domstolar. Å andra sidan, så som det ovan har konstaterats, har vissa bestämmelser om domstolsförhandlingar av brottmål ändrats så, att det inte är nödvändigt att fången är närvarande vid domstolsförhandlingen. T.ex. tvångsmedelslagen (450/1987) har reformerats så att när det behandlas ett ärende om fortsatt häktning av den som misstänks för brott behöver den misstänkte inte föras till domstolen om han eller hon själv eller utredningen av ärendet inte kräver det.

Problem i ordnandet av fångtransporter

Transport av fångar i den s.k. tidtabellsenliga trafiken som huvudsakligen sköts med bussar och tåg är långsam mellan flera orter. Särskilt långsam är den s.k. tvärgående trafiken. För att närvara t.ex. vid rättegång kan en fånge vara tvungen att göra en lång resa och tillbringa t.o.m. över en vecka i fordonet och reseceller. Förhållandena i dessa utrymmen motsvarar inte den sedvanliga nivån i boendet i fängelse. Också fångens sysselsättningsmöjligheter under transporten eller avbrott i den är mycket små.

Både Brottpåföljdsmyndigheten och polisen måste med anledning av det nuvarande fångtransportssystemet ha en heltidsberedskap med en viss kapacitet för att kunna sköta sitt fångtransportsuppdrag. Detta krav på

beredskap är till sin natur både kvalitativt och kvantitativt. Att upprätthålla beredskap är dyrt särskilt när de faktiska antalen fångar som ska transporteras på vissa områden och vissa rutter är vanligen rätt små. Att man i den tidtabellsenliga fängtransporten upprätthåller den nivå som de mest krävande transporterna förutsätter är nödvändigtvis inte ändamålsenligt eftersom största delen av de transporterade inte behöver säkerhetsförhållanden som ligger på denna nivå. Utgångspunkten är att transporter som har betecknats som farliga sköts i alla fall som separata transporter.

Den ringa informationsförmedlingen och oförutsebarheten av fängtransportsuppdragen som har beskrivits ovan i bedömningen av nuläget bidrar till att upprätthålla det höga priset för fängtransportssystemet. Oförutsebarheten av fängtransporter kan också förädlas av att transportbehovet uppstår plötsligt. Situationen är sådan t.ex. i transporter för ordnande av hälsovård för fången. Brottspåföljdsmyndigheten och polisen ska ha beredskap att ordna en brådskande transport av hälsovårdsskäl utan att det behövs tid för förberedandet för transporten. Den ovan konstaterade långsamheten av fängtransporter gör för sin egen del fängtransporten också dyr eftersom den kräver mycket personal.

I de s.k. tidtabellsenliga fängtransporterna är tåg ett centralt transportmedel vid sidan av buss. Transporter av fångar med tåg bygger på ett avtal som VR och Brottspåföljdsmyndigheten ingått och som gäller tills vidare. Till förfogande finns två fångvagnar som VR äger och för vilkas användning Brottspåföljdsmyndigheten betalar. VR fakturerar för dragningen av vagnen ca 550 000 euro om året. VR:s nya materiel har betytt att fångvagnar inte längre kan kopplas till alla tåg. Fångvagnar kan inte kopplas till Pendolintågen. Fångvagnarna är passande till InterCitytågen. Priset på en ny passagerarvagn är ca 3 miljoner euro. Dessutom måste det i fångvagnen göras särskilda strukturer och färdigheter som anknyter till fångvården och säkerheten. Därför är dess pris klart högre än priset på en passagerarvagn. Fängtransporter på järnvägarna försvåras ytterligare av att spåren och stationerna nu för tiden allt oftare byggs på skilda plan så att man särskilt med

buss inte nödvändigtvis kan komma bredvid tåget. De ruttändringar som VR genomfört och planerar påverkar fängtransporterna ännu snabbare. Brottspåföljdsmyndigheten har redan ändrat fängtransportrutter så att det från ingången av februari 2009 finns bara en tågrutt. Förutsättningar för ett fortsatt avtal mellan VR och Brottspåföljdsmyndigheten kommer att granskas under den närmaste tiden inte bara därför att avtalet är mycket dyrt för brottspåföljdsområdet utan också därför att de fångvagnar som nu finns i bruk kan vara i trafiken bara några år till.

Ett sätt att sträva efter billigare fängtransporter har varit att några verksamheter som anknyter till fängtransporter skaffas som köpta tjänster. Det har varit fråga om att transportmedlet och föraren har skaffats från privata tjänsteleverantörer. Om ett sådant arrangemang är förmånligare än transporter som för alla delar ordnas av Brottspåföljdsmyndigheten beror på många faktorer, såsom lokala förhållanden, avstånden och antalen fångar som ska transporteras. I Åbo fängelse har man ett arrangemang där man från en privat tjänsteleverantör har skaffat ett fordon och en förare och fångelset har haft hand om bevakningen under transporten.

Samordningen av fängtransportssystemet kan utvecklas vidare. Att Brottspåföljdsmyndigheten har övergått till ett regionfängelse-system och därefter till en brottspåföljdsregionorganisation har redan förbättrat situationen. Införandet av fångdatasystemet har betydligt förbättrat situationen inom Brottspåföljdsmyndigheten. Också den ökade planeringen av strafftiden har förbättrat planeringen av transporter. Med hjälp av en utvecklad samordning av transporterna kan man göra dem snabbare och få kostnadsbesparingar. De nuvarande samordningsproblemen torde delvis bero på att det är två olika förvaltningsområden som har hand om fängtransporter vilket innebär att t.ex. möjligheterna att samla och förmedla omfattande uppgifter om transportuppdrag med hjälp av automatisk databehandling är mindre än om informationsbehovet finns inom ett förvaltningsområde. Därutöver deltar det i fängtransportsuppdrag så många aktörer inom ett och samma förvaltningsområde att även problemen i den interna informationsförmedlingen

är uppenbara och de försvårar transportsarrangemangen.

Fångar transporteras förutom mellan fängelserna också till verksamhetsställen för Brottpåföljdsmyndighetens samarbetsorganisationer. De viktigaste samarbetsparterna är polisinsrättningar och domstolar. Den fysiska positionen av dessa samarbetsorganisationer påverkar hur fungerande en fängtransport är. Man ska lägga märke till att beträffande positionen är det inte bara fråga om geografiskt långa avstånd, utan t.ex. på huvudstadsregionen kan också en liten ändring i verksamhetsstället av någon myndighet avgörande påverka arrangemangen i fängtransporterna. Med tanke på ett ändamålsenligt ordnande av fängtransporter har sådana lösningar varit fungerande där samarbetsparternas verksamhetsställen ligger i samma byggnad eller annars mycket nära varandra. Då kan man få besparingar inte bara i transport utan också i bevakningskostnader.

Problem som hänger samman med arbetsfördelningen i fängtransporter och samarbetet

I arbetsfördelningen mellan Brottpåföljdsmyndigheten och polisen angående fängtransporter iakttas det bestämmelserna i förordningen om fängforsling eller separata avtal som träffats med stöd av den. Arbetsfördelningen har varit i bruk flera årtionden vilket betyder att praxis har blivit permanent. På flera orter är samarbetet mycket flexibelt och enligt behov kan man i fråga om transportuppdrag avvika från den arbetsfördelning som bestäms i förordningen. Att transportuppdraget sköts av två olika myndigheter kräver god informationsförmedling. Så som det ovan har konstaterats är det i det nuvarande systemet särskilt bristerna i informationsförmedlingen som försvårar ett ändamålsenligt ordnande av transportsverksamheten.

I flera utredningar inom polisförvaltningen har det konstaterats att fängtransportsuppdragen inte hör till polisens grunduppgifter. På grund av resurser som relativt minskat i förhållande till ökade uppgifter inom förvaltningsområdet har man uttryckt villigheten att avstå från dessa uppdrag. Även på brottpåföljdsområdet är resursbristen uppenbar. Så-

ledes kan man i det nuvarande läget inte utan tilläggsresurser väsentligt ändra arbetsfördelningen i fängtransporter.

Polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket samarbetar i fängtransportsuppdrag. Varken gränsbevakningsväsendet eller tullverket har ålagts fängtransportsuppdrag i lagstiftningen som gäller dem eller fängtransporter. Med stöd av bestämmelserna om handräddning enligt 2 § i lagen om samarbete mellan polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet (687/2009) kan polisen från fall till fall till överföra de fängtransporter till tullverket eller gränsbevakningsväsendet som hör till deras verksamhet. I praktiken är dessa fängtransportsuppdrag transporter av häktade under förundersökningen från förvaringsstället till häktningsrättegångar och tillbaka. Gränsbevakningsväsendet och tullverket utför alltså sådana fängtransporter som anknyter till deras egen verksamhet men de deltar inte i transporten av Brottpåföljdsmyndighetens fångar. Speciellt på avlägsna orter kan man genom samarbete mellan alla myndigheter som har hand om fängtransporter skapa ett fängtransportssystem som är effektivare än det nuvarande.

Säkerhetskraven som anknyter till fängtransporter

Trots att förhållandena i fängtransporter är exceptionella måste säkerheten av transporterna säkerställas. Med detta avses bl.a. säkerheten av fångar, personalen och utomstående personer, hindrande av rymningar samt att eventuella undersökningsmässiga krav säkras. Att dessa mål kan nås förutsätter en bättre transportmateriel där man t.ex. vid behov kan hålla de transporterade helt avskilda från varandra. Detta är särskilt viktigt därför att det ofta inte finns tillräckligt med personal som kan övervaka en transport för att säkerställa avskildhet eller fullkomlig säkerhet. T.ex. de bussar som nu för tiden står till Brottpåföljdsmyndighetens förfogande har en sådan utrustning som beaktar de särskilda behoven som fängtransporterna har.

Domstolarnas praxis och ett ändamålsenligt ordnande av fängtransporter

Ett centralt fängstransportsuppdrag är transport av fångar till domstolar. I detta uppdrag har de transporterande myndigheterna upptäckt sådana brister i informationsförmedlingen som klart försvårar samordningen av transporterna. Begäranden med ett mycket kort varsel om att transportera en fange till domstolen förutsätter t.ex. i fängelser sådana ändringar i tjänstemännens arbetsuppgifter att de påverkar ordnandet av fångarnas dagliga sysselsättning.

Justitieministeriets justitieförvaltningsavdelning bad i ett brev som den sände i juni 2002 till domstolarna på huvudstadsregionen att beakta vissa omständigheter som effektiviserar transport- och bevakningsarrangemang av fångar. Det handlar om att meddela så exakta tidpunkter för inledandet av sammanträden som möjligt och den uppskattade längden på dem, att fången begärs skriftligen till sammanträdet, att sammanträden inleds med hänsyn till tidtabeller för fängstransporter samt att sammanträden hålls i fängelse. Att fästa vikt vid dessa ärenden har delvis förbättrat situationen men det finns fortfarande brister i informationsförmedlingen och förutseendet av transporterna.

Ett sätt att minska antalet fängstransporter är att man avstår från en del av transporter av häktade eller fångar till domstolar. Det är fråga om situationer där personens närvaro i domstolen inte är nödvändig. Revideringar av bestämmelserna om rättegång i brottmål som gjorts under de senaste åren gör det för vissa delar möjligt att parter och vittnet hörs också på något annat sätt än att de personligen är närvarande i domstolen. T.ex. från ingången av oktober 2003 har hovrätterna med stöd av 26 kap. 24 a § 2 mom. i rättegångsbalken kunnat höra vittnet per telefon. Enligt 1 kap. 22 § 3 mom. i tvångsmedelslagen ska den häktade höras personligen om han eller hon vill det eller om det annars är skäl att höra den häktade för att saken ska kunna utredas. Om domstolen anser att det är lämpligt kan den häktade höras utan att han eller hon är närvarande i rättssalen med anlitande av videokonferens eller någon annan lämplig teknisk dataöverföring. Enligt 7 kap. 14 a § i lagen om rättegång i brottmål (689/1997) kan förberedelsesammanträdet hållas per telefon eller med hjälp av videokonferens eller nå-

gon annan lämplig dataförmedling. Även ett sammanträde för muntlig förberedelse kan enligt 5 kap. 10 a § i lagen om rättegång i brottmål hållas per telefon eller med hjälp av videokonferens eller någon annan lämplig dataförmedling. I tingsrätterna infördes i oktober 2006 ett nytt skriftligt rättegångsförfarande för brottmål. I detta förfarande avgör domaren målet utifrån skriftligt material och parterna behöver inte infinna sig i rättegången (5 a kap. i lagen om rättegång i brottmål).

Med tanke på fängstransporter är det ändamålsenligt att kunna koncentrera behandlingen av ärenden som gäller häktade till vissa veckodagar, då man i samma transport kan transportera flera svaranden i häktningsrättegångar. I praktiken är detta svårt eftersom häktningsärenden har sina egna korta tidsfrister som en tingsrätt inte kan påverka. Därför behandlas häktningsärenden åtminstone i större tingsrätter varje vardag och ofta också på veckosluten. Ärenden som gäller häktade svaranden måste tas upp inom två veckor från det att åtalet blev färdigt. När tidpunkten för behandlingen fastställs måste tingsrätten också beakta tidsplanerna för åklagaren, biträden, vittnen och andra parter som eventuellt anknuter till processen. T.ex. på avdelningen för tvångsmedelsärenden i Helsingfors tingsrätt behandlades år 2009 sammanlagt 1 116 häktningsärenden.

Ett sätt att minska transporter av fångar till domstolar är också att rättegångar ordnas i fängelse. Vissa fängelser har färdigheter att ordna rättegångar. T.ex. i Vanda fängelse finns det goda lokaler för rättegångar. Domstolarna har ändå inte varit speciellt villiga att regelbundet ordna rättegångar i fängelse. I de sammanträden där det t.ex. i Helsingfors tingsrätt behandlas tvångsmedelsärenden behandlas varje vardag i genomsnitt 15–20 ärenden. Personer som begärs häktade är placerade i flera olika fängelser eller polisfängelser vilket betyder att det i ett sammanträde som hålls i ett fängelse inte kan behandlas mycket många tvångsmedelsärenden. Därutöver är ett särskilt problem med ordnandet av rättegångar i fängelse att information om rättegångar måste kunna offentliggöras på ett lämpligt sätt. Människorättsdomstolen har prickat Italien om att i fängelse hade ordnats en rättegång om vilken det informerades då-

ligt. En anmälan på fängelsets anslagstavla om en rättegång ansågs inte vara ett tillräckligt informationssätt. Dessutom förutsätter offentligheten av rättegången att bl.a. medierna har ett fritt inträde till rättssalen ifall det inte är fråga om en rättegång inom stängda dörrar.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

De nuvarande bestämmelserna om fängstransport innehåller inte bestämmelser om bemötandet av transporterade och förhållanden under transporten eller under avbrott i den. Lagen om fängstransport kommer att innehålla dessa bestämmelser och med undantag av de avvikelser som syftet med transporten och de nödvändiga begränsningarna som förhållandena medför ska de motsvara de bestämmelser om bemötandet och förhållanden av fångar, häktade samt anhållna och gripna som ingår i fängelselagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

Målet med propositionen är att betona och förbättra ett lämpligt bemötande och mänskliga förhållanden av transporterade eftersom transportsituationen, förhållanden och sysselsättningsmöjligheterna inte motsvarar anstaltsförhållandena. En del av bemötandet av den transporterade är en ändamålsenlig transport av hans eller hennes egendom utan onödig fördröjning. I bemötandet ska det betonas rättvisa och aktning av människovärdet. I lagen ska det ingå bestämmelser om saklig föda, klädsel, vistelse utomhus, uppföljning av hälsotillståndet och hälsovård för den transporterade. Dessutom ska det i lagen finnas bestämmelser om att den transporterade ska ha möjlighet till kontakter och att ha egendom med sig under transporten och avbrott i den. Utgångspunkten är att möjligheterna till kontakter under kortvariga transporter är mer begränsade än t.ex. vid sedvanlig verkställighet av fängelsestraffet. Av särskilda skäl kan kontakterna tillåtas. Under transporter som tar en lång tid och särskilt under avbrott i dem ska det strävas efter att förhållandena så långt möjligt ordnas så att de motsvarar sedvanliga fängelseförhållanden. Fastställda minimikrav på transportmedel och

förvaringsutrymmen ska finnas i lagen. Det ska också föreskrivas om övervakningen av den transporterade och om säkerhetsåtgärder som riktas mot honom eller henne. Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att de transporterades säkerhet och en störningsfri transport kan tryggas. Även avskildheten av de transporterade som t.ex. förundersökningsgrunderna kräver kan med stöd av de föreslagna bestämmelserna genomföras bättre än i dag.

Målet med propositionen är att skapa förutsättningar för utveckling av ett sådant fängstransportssystem som fungerar effektivt, ekonomiskt, snabbt och tryggt samt som beaktar ett lagenligt och korrekt bemötande och förhållanden av den transporterade. Transportsystemet har kunnat utvecklas med hjälp av en reform av fängsvårdens organisation och anstalter och deras verksamhetsmodeller som genomfördes i oktober 2006. Samma mål förverkligas med hjälp av den organisationsreform som trädde i kraft vid ingången av 2010 och som gäller hela brottspåföljdsområdet. Med hjälp av den nya lagen om fängstransport kan systemet fortfarande förbättras både som helhet och i enskilda transporter.

Propositionen syftar alltså till att den transporterades ställning och förhållanden blir klarare samt att sparsamheten, effektiviteten och förutsebarheten av fängstransporterna blir bättre. Målen förutsätter att välfungerande samarbetspraxis och informationskanaler skapas inom myndigheterna och mellan olika myndigheter. De mest centrala myndigheterna är transportsmyndigheterna, dvs. Brottspåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket. De tekniska anslutningarna som kan skapas gör det också väsentligt lättare att aktuell information förmedlas mellan transportsmyndigheterna. Dessutom behövs det fasta samarbetsformer och fungerande informationsförmedling mellan transportsmyndigheterna, åklagarna och domstolarna. Samarbetet kan utvecklas t.ex. på följande sätt: fången beställs skriftligt och tillräckligt tidigt till domstolens sammanträde, till fängelserna sänds i ett så tidigt skede som möjligt information om exakta tidpunkter för sammanträden, längden på sammanträdet ska uppskattas, när tidpunkten för

sammanträden bestäms ska tidtabellerna för fängstransporterna beaktas och sammanträden hålls enligt möjligheter i fängelset.

I lagen om fängstransport ska det tas bestämmelser om fördelningen av transportuppdragen mellan transportsmyndigheterna. Arbetsfördelningen mellan Brottpåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket i fängstransportsuppdragen ska huvudsakligen bevaras sådan som den nu är. Således svarar Brottpåföljdsmyndigheten för transporter mellan Brottpåföljdsmyndighetens verksamhetsenheter, mellan en verksamhetsenhet vid Brottpåföljdsmyndigheten och en fängvagn samt mellan fängvagnar samt för transporten i fängsvagnen. Brottpåföljdsmyndigheten ska också svara för transporten till domstolen på den ort där verksamhetsenheten ligger samt för transporten av fången till sjukhusvård i andra än brådska fall. Gränsbevakningsväsendet och tullverket har hand om transport av de frihetsberövade som anknyter till deras egen verksamhet. För den övriga fängstransporten svarar polismyndigheten. Brottpåföljdsmyndighetens centralförvaltningsenhet, polisstyrelsen, staben för gränsbevakningsväsendet och tullstyrelsen kan avtala om uppgiftsfördelningen mellan transportsmyndigheterna på något annat sätt än vad som ovan har angetts, om det på grund av regionala eller lokala förhållanden eller av andra särskilda skäl är ändamålsenligt. Dessutom kan transportsmyndigheterna av ändamålsenlighetsgrunder i enskilda fall avvika från denna lags bestämmelser om fördelningen av transportuppdragen.

Propositionen strävar efter att minska fängstransporter för den del de kan undvikas med operativa arrangemang som är ändamålsenligare än de nuvarande. Det handlar om praktiska arrangemang, t.ex. att utarbetandet av planerna för strafftiden för fångar utvecklas vidare så att transporter minskas, det regionala transport-systemet utvecklas vidare så att transportsträckorna blir kortare, informationsförmedlingen inom myndigheterna och mellan dem utvecklas så att transporterna kan tidsplaneras så ändamålsenligt som möjligt, målen och ärenden av dem som är häktade behandlas i domstolar koncentrerat under vissa dagar och att sammanträden ordnas

med hjälp av teknisk förbindelse när fången är i fängelse.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser samt konsekvenser för organisation och personal

Med det föreslagna fängstransportssystemet bevaras det nuvarande systemet till största delen. Bestämmelserna om bemötandet och förhållanden av den transporterade genomförs redan nu huvudsakligen i enlighet med sedvanlig praxis. I arrangemangen har det i praktiken följts de krav och principer som finns i häktningsslagen, fängselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen i den mån de kan tillämpas i transportsituationer och transportförhållanden.

Fördelningen av fängstransportsuppdragen mellan olika myndigheter motsvarar i stor utsträckning den nuvarande situationen. Den föreslagna lagen har således nästan inga ekonomiska eller organisatoriska konsekvenser för dem.

Förslagen som syftar till att effektivisera fängstransportssystemet ska genomföras närmast så att förfaringssätten rationaliseras. Brottpåföljdsmyndigheten har redan omstrukturerat t.ex. tidtabellsenliga ruttor så att de motsvarar det faktiska transportbehovet. Detta och de övriga utvecklingsåtgärderna innebär en effektivisering av transportsverksamheten och att de personalresurser som frigörs från det fängsvårdsarbete som utförs i transportmedlen eller förvaringsutrymmen kan användas effektivare i grundarbetet inom fängsvården särskilt i fängelser.

För den del som det föreslagna fängstransportssystemet innehåller möjligheter att enligt ändamålsenlighetsgrunder välja olika sätt att ordna transporter kan det uppnås besparingar. Förutom att spara pengar är det fråga om att spara tid som transporterna tar. För denna del har vettiga förfaringssätt redan utvecklats speciellt i och med övergången till regionfängelsesystemet i oktober 2006 och införandet av brottpåföljdsregionssystemet vid ingången av 2010 samt utvecklingen av

planeringen av strafftiden. Att det på lagnivå bestäms om principerna och minimimålen för fängtransporterna klarläggs genomförandet av alternativen för ordnandet av transporter-na.

En central faktor som hänger samman med de ekonomiska verkningarna av det nuvarande fängtransportssystemet är det för Brottspåföljdsmyndigheten delvis ofördelaktiga avtalet om användningen av den tidtabellsenliga spårtrafiken. Den föreslagna lagen hindrar inte att det avstås från dagens tågtrafik t.ex. om några år, då de nuvarande fängsvagnarna troligen inte längre kan användas.

Fordonsmaterielen som används i fängtransporter ska förbättras så att den bättre motsvarar behoven i fängtransporterna närmast i den takt som nya fordon i övrigt ska skaffas. För denna del är anskaffningskostnaderna i någon mån större än för närvarande men dessa kostnadseffekter uppkommer stegvis.

3.2 Konsekvenser för brottsligheten

De föreslagna bestämmelserna om bemötandet och förhållanden av personer som ska transporteras samt fängtransportssystemet har inga direkta konsekvenser för brottsligheten. Utgångspunkten i bestämmelserna ska utan undantag vara att syftet med transporten fylls i enlighet med lagen och att eventuella försök till rymning eller brott hindras. I själva verket bidrar de minskade antalen transporter och kortare tider av dem till att förebygga t.ex. möjligheter till rymningar i samband med fängtransporterna.

Avskildheten och kontaktbegränsningar av de transporterade stöder utredning av brott och målet att minska återfallsbrottslighet.

Fängtransporten är till sin natur en tillfällig situation med exceptionella förhållanden. På grund av detta ska fängtransporterna inte direkt innehålla egentliga program som påverkar benägenheten att begå brott eller som förbättrar fångens färdigheter i livet.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Förslaget har beretts 2002–2003 i en arbetsgrupp som tillsattes av justitieministeriets och inrikesministeriets kanslichefer. I arbetsgruppen fanns det representanter från dessa ministerier, Brottspåföljdsverket, Fångvårdsväsendet, polisens länsledning och den lokala polisen. Som stöd till arbetsgruppens arbete lät justitieministeriet och inrikesministeriet göra en utredning om nuläget i fängtransporten. Därefter har förslaget beretts vid justitieministeriet i samarbete med inrikesministeriet och finansministeriet samt Brottspåföljdsverket. I samband med detta lät Brottspåföljdsverket göra en logistikutredning om alternativen att ordna fängtransporter. Förslaget har finlipats vid justitieministeriet.

4.2 Remissyttranden

Remissyttranden om det ovan nämnda förslaget som blev färdigt 2003 begärdes av myndigheter som deltar i fängtransporter samt av vissa andra samarbetsparter.

När förslaget har finlipats har det begärts yttranden om det av de centrala parter som ordnar fängtransporter och av samarbetsparter. I yttrandena ansågs det viktigt att bestämmelserna om bemötandet och förhållandena av de transporterade samt arbetsfördelningen mellan myndigheterna och deras befogenheter moderniseras.

5 Samband med andra propositioner

Regeringen överlämnar samtidigt med denna proposition till riksdagen en proposition med förslag till lag om anskaffning av Brottspåföljdsmyndighetens vissa verksamheter från en privat tjänsteleverantör. Propositionen kommer att gälla anskaffning av sådana fängtransportsuppdrag som kan antas vara opproblematiske från en privat tjänsteleverantör. Det är fråga om sådana arrangemang som kan anses vara ändamålsenliga, så att arbetsinsatsen av Brottspåföljdsmyndighetens tjänstemän kan riktas till krävande fångvårdsuppgifter och att personalbesparingar som statsförvaltningens produktivtetsprogram kräver kan genomföras.

Regeringen har överlämnat till riksdagen en proposition med förslag till lagstiftning om en organisationsreform inom brottså-följdsområdet och vissa andra ändringar. I samband med den föreslås också ändringar bl.a. i häktningslagen. Denna proposition innehåller också en ändring av häktningslagen när det gäller hänvisningsbestämmelsen till fängstransporten. Ändringen föreslås i denna

proposition eftersom helheten som gäller fängstransporten då finns i samma proposition. I denna proposition föreslås även en likadan hänvisningsbestämmelse som gäller tillämpningsområdet i lagen om behandling-en av personer i förvar hos polisen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Lagen om fängtransport****1 kap. Allmänna bestämmelser**

1 §. Tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas på ordnandet av fängtransporter och på arbetsfördelningar, transportsskyldigheter, befogenheter under transporten samt ansvaret för transportuppdraget mellan myndigheterna. Myndigheter som avses här är Brottsåtgärdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket som i 2 § 3 punkten i lagen bestäms vara transportsmyndigheter. I det nuvarande läget är bestämmelserna om transportsskyldigheter, befogenheter och ansvaren delvis bristfälliga, det saknas t.ex. bestämmelser om transporter som tullverket utför.

Lagen ska tillämpas på transport av fångar och häktade. Bestämmelser om ställningen och bemötandet av en fånge finns i fängelselagen och i statsrådets förordning om fängelse (509/2006) som kompletterar lagen. Bestämmelser om häktade finns i häktningsslagen och i statsrådets förordning om häktning (510/2006) som kompletterar lagen. I lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen finns bestämmelser bl.a. om bemötandet av häktade som hålls i förvar hos polisen. Statsrådets förordning om behandlingen av personer i förvar hos polisen (645/2008) preciserar lagen.

2 §. Definitioner. I lagens 2 § ska det bestämmas om centrala definitioner i fängtransporter. Enligt paragrafens 1 punkt avses med den transporterade den som har berövats sin frihet på grund av verkställighet av fängelsestraff eller häktning och som transporteras av Brottsåtgärdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet eller tullverket enligt den behörighet som tillkommer dem.

Enligt paragrafens 2 punkt avses det med fängtransport transport av en fånge eller en häktad som utförs av Brottsåtgärdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet eller tullverket. Transporten betyder vid sidan av transportuppdraget bevakningen av den

frihetsberövade under transporten. Till fängtransporten hör också bevakningen av fången i domstolen. Lagförslagets 3 § ska innehålla bestämmelser om från vilken tidpunkt transporten anses ha börjat, i vilka situationer transporten avbryts och när transporten upphör.

Enligt paragrafens 3 punkt är transportsmyndigheter Brottsåtgärdsmyndigheten som lyder under justitieministeriet, polisen och gränsbevakningsväsendet som lyder under inrikesministeriet och tullverket som lyder under finansministeriet. Om arbetsfördelningen mellan transportsmyndigheterna finns en bestämmelse i lagens 5 §. Olika myndigheter kan sköta samma transport under dess olika faser på det sätt som det bestäms i 5 § eller ett avtal som ingåtts enligt 6 §.

I paragrafens 4 punkt definieras tjänstemannen som svarar för transporten. Det är fråga om en person som är i tjänsteförhållande vid transportsmyndigheten och som bär helhetsansvaret för att transporten sker ändamålsenligt. Eftersom uppgifterna och ansvaret i fängtransporter har en speciell karaktär har den tjänsteman som här avses uttryckligen genom arbetsordningen eller ett särskilt förordnande förordnats till tjänsteman som svarar för transporten. Befogenheten för fastställandet av arbetsordningen bestäms enligt föreskrifterna på förvaltningsområdet i fråga. T.ex. vid Brottsåtgärdsmyndigheten fastställs arbetsordningen av direktören för det aktuella fängelset i överensstämmelse med 7 § 1 mom. i lagen om Brottsåtgärdsmyndigheten (953/2009). Befogenheten att utfärda ett särskilt förordnande bestäms på motsvarande sätt enligt arbetsordningen. Till transporten hör sådan utövning av offentlig makt att anställda i arbetsavtalsförhållande inte kan vara de tjänstemän som svarar för transporten och som avses i denna lag.

I paragrafens 5 punkt definieras tjänstemannen som svarar för övervakningen i ett förvaringsutrymme enligt samma principer som tjänstemannen som svarar för transporten definierades ovan i 4 punkten. Det handlar om förvaring under avbrott i transporten.

I paragrafens 6 punkt definieras tjänstemannen som utför transporten. Det är fråga

om en tjänsteman i transportsmyndighetens tjänst som har förordnats för transportuppdraget antingen genom arbetsordningen eller genom ett särskilt förordnande. Transportuppdraget kan innehålla antingen transport eller bevakning eller båda av dessa uppgifter.

Enligt paragrafens 7 punkt avses med transportmedlet ett fordon som används för att utföra transportuppdraget. Det kan vara fråga om ett fordon som skaffats och utrustats just för fängstransporter och som är i transportsmyndighetens besittning eller som används av den eller ett fordon som är i allmän passagerartrafik. Transportsmyndigheterna besitter olika bilar som de använder för sitt fängstransportuppdrag. Brottspåföljdsmyndigheten sköter en del av sina fängstransportuppdrag på järnvägar i enlighet med ett separat avtal med VR. För detta bruk finns det särskilda tågagnar som är VR:s egenom och för vilkas användning Brottspåföljdsmyndigheten betalar en viss ersättning. Utöver de ovan nämnda fordonen som särskilt är avsedda för fängstransporter kan fångar transporteras i allmänna fordon såsom på flygplan. När en fånge transporteras i allmänna fordon fästs det särskild vikt vid bevakningen av den transporterade och å andra sidan att transporten inte väcker uppmärksamhet. Närmare bestämmelser om fordonen finns i lagens 7 §.

I paragrafens 8 punkt definieras transportutrymmet. Med det avses transportmedlets utrymme som har reserverats särskilt för de transporterade. Sådana utrymmen är t.ex. en tågagn eller en viss del i en buss. Bestämmelser om att transportutrymmen ska vara lämpliga finns i lagens 8 §.

Enligt definitionen i paragrafens 9 punkt är ett förvaringsutrymme ett mer avgränsat område än ett transportutrymme. Det är ett utrymme som under transporten eller avbrott i den anvisas en viss person som ska transporteras. Utrymmet ska kunna avgränsas. Förvaringsutrymme under transporten är t.ex. en hytt i en tågagn och en bänkrad i en buss. Under avbrott i transporten avses med förvaringsutrymmet ett utrymme där den transporterade väntar på transport. Sådana utrymmen är t.ex. en resecell i fängelse och en cell i polisfängelse. Ett klart avgränsad förvaringsut-

rymme bidrar till att transporten sker störningsfritt. Med hjälp av den kan också informationsförmedlingen hindras mellan fångar som t.ex. av undersökningsmässiga skäl ska hållas avskilda. Lagens 8 § innehåller kraven som ställs på ändamålsenliga förvaringsutrymmen.

3 §. När en transport inleds och avslutas. I paragrafens 1 mom. ska det fastställas tidpunkten för när en transport börjar. Transporten börjar när den transporterade förflyttar sig eller förflyttas till transportmedlet eller när han eller hon placeras i avskildhet i syfte att förflytta honom eller henne till transportmedlet. Inledningstidpunkterna för transporten är således när fången förflyttar sig till en bil eller ett tåg. Att den transporterade placeras avskilt från andra fångar t.ex. i fängelsets korridor för att vänta på transporten betyder att transporten börjar. Att transporten börjar är också att den som ska transporteras till hälsovårdens verksamhetsenhet utanför fängelset eller förvaringsutrymmet av polisen förflyttas till en ambulans.

Enligt 3 § 2 mom. avbryts en pågående transport när den transporterade tillfälligt förflyttar sig från fordonet t.ex. för att vänta på fortsatt transport eller någon annan åtgärd som motsvarar transportens syfte. Att fången t.ex. förflyttar sig från bussen till en resecell i något annat fängelse än placeringsfängelset för att vänta på sin transport som fortsätter nästa dag med tåg är således ett avbrott i transporten. En typisk situation när transporten avbryts är också att fången förflyttar sig från bilen som var transportmedlet till domstolens lokaler för att vänta på domstolsbehandlingen av sitt mål. Det är ändå inte fråga om avbrott när orsaken till uppehållet är att det hålls en paus.

Transporten slutar när den transporterade anländer till sin destination och överlämnas där till mottagaren. En sedvanlig situation för slutet av transporten är att den transporterade anländer till sitt nya placeringsfängelse eller att polisen kommer med den transporterade till fängelset där han eller hon ska avtjäna sitt fängelsestraff. Transporten slutar också när den transporterade återvänder från en transport till domstolen tillbaka till placeringsfängelset där transporten började.

4 §. Tiden för transport. I 4 § 1 mom. förutsätts det att transporten skaske så snabbt som möjligt. I praktiken kan vissa transporter av Brottspåföljdsmyndigheten som sköts med den tidtabellsenliga transporten för närvarande ta t.o.m. över en vecka. För att transporterna kan göras snabbare kan olika myndigheter utveckla samarbetspraxis där det beaktas t.ex. kända tidtabeller för fängstransporter som sköts på järnvägar.

I 4 § 2 mom. ingår en möjlighet att en transport som annars blir oskäligt lång ordnas som snabbare specialtransport. Att den transporterade måste tillbringa en lång tid i tillfälliga utrymmen vars förhållanden är bristfälliga kan inte alltid anses godtagbart. Då har den transporterade i praktiken inte heller några sysselsättningsmöjligheter. Att t.ex. en sjuk fånge måste vistas över en vecka i fordon och tillfälliga inkvarteringsutrymmen är inte skäligt. I stället för sådana transporter som tar en lång tid ska transportsmyndigheterna ha en möjlighet att ordna transporten som specialtransport. Formen för specialtransporten kan vara t.ex. en separat transport med transportsmyndighetens fordon eller en transport med reguljärflyg. När det övervägs att en transport ordnas som snabbare transport på grund av den tid som en sedvanlig transport tar kan det vara ändamålsenligt att också beakta tryggheten av den sysselsättning om vilken det föreskrivs i den för fången utarbetade planen för strafftiden. Med andra ord kan ett avbrott på flera dagar vara mycket skadligt t.ex. i genomförandet av ett intensivt antidrogprogram.

2 kap. Skötsel av transporten

5 §. Fördelningen av uppgifter mellan transportsmyndigheterna. Bestämmelsen om fördelningen av fängstransportuppdragen mellan Brottspåföljdsmyndigheten och polisen motsvarar 3 § i den gällande förordningen om fångforsling. I 5 § 1 mom. i den föreslagna lagen bestäms det detaljerat om Brottspåföljdsmyndighetens fängstransportuppdrag. Enligt bestämmelsen ska Brottspåföljdsmyndigheten sköta transportuppdragen mellan sina verksamhetsenheter, mellan en av sina verksamhetsenheter och en fångvagn samt trafiken som anknyter till fångvagnstra-

fiken. Brottspåföljdsmyndigheten ska också sköta transporten av en fånge i sin verksamhetsenhet till en domstol som ligger på den ort som verksamhetsenheten. När det talas om verksamhetsenhet avses alltså också sjukhus och övriga verksamhetsenheter i Brottspåföljdsmyndighetens hälsovårdsenhet. I momentet föreskrivs det särskilt om transporten av fången till sjukhusvård. Brottspåföljdsmyndigheten svarar också för sådan transport, förutom att det är fråga om brådsakande eller annars särskilt krävande sjuktransport som sker med ambulans.

I paragrafens 2 mom. ska det föreskrivas att gränsbevakningsväsendet och tullverket svarar för sådana fängstransporter som anknyter till deras egen verksamhet, om uppdraget inte med stöd av 1 mom. hör till Brottspåföljdsmyndigheten. Detta är ett förfaringsätt som används redan nu men som inte har tagits med i bestämmelser om fängstransport. Förundersökningslagen och tvångsmedelslagen gäller gränsbevakningsväsendet och tullverket eftersom de är förundersökningsmyndigheter. Vid sidan av dessa bestämmelser har förvaltningsområdena sina egna specialbestämmelser som gäller utförandet av förundersökningen. T.ex. i fråga om gränsbevakningsväsendet finns bestämmelserna om utredning av brott och bemötande av personer som berövats sin frihet i 6 och 8 kap. i gränsbevakningslagen (578/2005). Med stöd av bestämmelserna om handräckning enligt 2 § i lagen om samarbete mellan polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet kan polisen från fall till fall till överföra de fängstransporter till tullverket eller gränsbevakningsväsendet som hör till deras verksamhet. Den föreslagna bestämmelsen betyder alltså inte att Brottspåföljdsmyndighetens transportuppdrag överförs till gränsbevakningsväsendet eller tullverket, om inte de avtalar om överförandet enligt lagförslaget 6 §.

Sedan ansvaret för fängstransporter som anknyter till Brottspåföljdsmyndigheten, gränsbevakningsväsendet och tullverket har ovan bestämts ska det i paragrafens 3 mom. föreskrivas att polisen har hand om de övriga fängstransporterna. Således har polisen hand bl.a. om transport av en fånge i polisfångelse till hälsovårdstjänster, en domstol eller en fångvagn.

6 §. Överenskommelse om fördelningen av uppgifter mellan transportsmyndigheterna. I den föreslagna 6 § föreskrivs det om möjligheten att avtala om fördelningen av transportuppdrag på ett annat sätt än vad som bestäms i 5 §. I fråga om Brottspåföljdsmyndigheten är det Brottspåföljdsmyndighetens centralförvaltningsenhet, i fråga om polisen polisstyrelsen, i fråga om gränsbevakningsväsendet staben för gränsbevakningsväsendet och i fråga om tullverket tullstyrelsen som ingår avtalet. För att ett separat avtal kan ingås krävs det att det avtalade arrangemanget är ändamålsenligt med hänsyn till regionala eller lokala förhållanden eller andra särskilda skäl. I fråga om brottspåföljds- och polismyndigheter finns en motsvarande möjlighet till separata avtal i 3 § 3 mom. i den nuvarande förordningen om fängförsling.

Ett separat avtal som avses i första meningen i den föreslagna paragrafen gäller arbetsfördelningsarrangemang som anses vara av ganska permanent art. Dessutom kan transportsmyndigheterna i enskilda fall av ändamålsenlighetsskäl sköta varandras transportuppdrag. I enskilda fall fattas beslutet om överlämnande av ett transportuppdrag till en annan myndighet av den verksamhetsenhet inom transportsmyndigheten hos vars förvar den transporterade är. På motsvarande sätt ska beslutet om mottagning av ett transportuppdrag fattas av den verksamhetsenhet inom transportsmyndigheten till vilken transporten ges. Den interna beslutsrätten bestäms enligt myndighetens arbetsordning.

3 kap **Transportmedel och förvaringsutrymmen**

7 §. Transportmedel. Av transportmedlen som används i fängstransporter krävs att de är lämpliga för fängstransportuppdragen, säkra och försedda med behövliga säkerhetsanordningar. Då framhävs enligt behov särskilda säkerhetsstrukturer och säkerhetslösningar av transportmedlen. En transport ska kunna utföras så att säkerheten av de transporterade, personalen och övriga personer kan säkerställas och syftet med transporten nås. Transportmedlens konstruktioner ska vara sådana att det är möjligt att de transporterade kan bevakas ändamålsenligt för att t.ex. rymning-

ar samt våld och informationsutbyte mellan de transporterade kan hindras. I säkerhetslösningar ska det även beaktas bl.a. att den isolerade personen i transportmedlet kan avlägsna sig i eventuella olycksfall. Säkerhetslösningar kan variera fall för fall t.ex. så att när det transporteras en farlig person vars risk för rymning är hög är säkerhetsåtgärderna mycket stränga och säkerhetsredskapen motsvarar behovet. Å andra sidan kan en fängstransport utföras med hjälp av ett fordon i allmän passagerartrafik, om särskilda säkerhetsarrangemang inte behövs eller om de kan genomföras även i ett sådant fordon med en tillräcklig personal som har tillräckliga anordningar. Förutom att transportmedlen som används för fängstransporter fyller de särskilda krav som är nödvändiga för utförandet av fängstransporter av denna art ska de också fylla allmänna krav på trafiksäkerheten. Att förena dessa krav är för vissa delar problematiskt eftersom sådana omständigheter som är behövliga med tanke på den allmänna säkerheten, såsom nödutgångar och hammare för att krossa fönstren i fordonet kan vara riskfaktorer med tanke på utförandet av fängstransporter. Också förenligheten av separata utrymmen som kan låsas utifrån med allmän säkerhet är problematisk.

Den föreslagna paragrafens 2 mom. gäller situationer där en fänge transporteras i ett fordon som används i allmän passagerartrafik, t.ex. en buss som är i sedvanlig linjetrafik eller ett flygplan som flyger reguljära turer. Bestämmelsen förutsätter att den transporterade ska om möjligt hållas avskild från övriga passagerare. Avskildheten ska ändå genomföras så att den inte väcker onödig uppmärksamhet.

8 §. Transportutrymmen och förvaringsutrymmen. Den föreslagna lagens 8 § innehåller bestämmelser om yttre förhållanden av transportutrymmen och förvaringsutrymmen. De är tillfälliga utrymmen och förhållandena i dem oundvikligen avviker från nivån i det sedvanliga boendet i fängelse. Transportutrymmet är t.ex. en fängvagn i ett tåg eller baksäte i en personbil. Förvaringsutrymmet är t.ex. reseceller i fängelser och lokaler i domstolar där fångarna väntar på att domstolsbehandlingen börjar eller på transport tillbaka till fängelset. Trots att utrymmena är

tillfälliga ska de fylla vissa grundläggande krav i fråga om förhållanden och anordningar. Utrymmena ska vara snygga, vädrade och tillräckligt varma. Dessutom ska de ha en tillräcklig belysning och behövlig inredning. I praktiken har inte alla transportutrymmen och förvaringsutrymmen ett eget tvätttrum och egen toalett. I den föreslagna bestämmelsen garanteras att den transporterade vid behov ska ha möjlighet att tvätta sig och att gå till sanitetsutrymmet.

Med tanke på den transporterades säkerhet och välmående är det viktigt att han eller hon kan från transportutrymmet eller förvaringsutrymmet omedelbart kontakta tjänstemannen som utför transporten. Denna möjlighet ska tryggas i 8 § 2 mom.

4 kap. **Bemötande av den transporterade samt dennes förhållanden och rättsliga ställning**

9 §. Bemötande och förhållanden. Exaktare bestämmelser om de praktiska arrangemangen i fängstransporter än de som finns i förordningen om fängsförhållanden finns nu för tiden i fängsvagnsreglementet av justitieministeriet och reglementet för fängsförare av inrikesministeriet. Dessa reglementen innehåller bestämmelser bl.a. om fångens rättigheter och skyldigheter samt förvaring och vård av fångar under transporten och avbrott i den.

Den transporterade ska enligt det föreslagna 9 § 1 mom. bemötas rättvist och med respekt för hans eller hennes människovärde. Detta förutsätter bl.a. ett sakligt beteende mot den transporterade. Åtgärder som riktas mot den transporterade ska bygga på lag och vara förenliga med relativitetsprincipen. Bestämmelser om övervakningen av den transporterade samt säkerhetsåtgärder, t.ex. användning av fängsel, som riktas mot honom eller henne finns i 5 kap. I 9 § 1 mom. ska det särskilt nämnas om finkänsligt utförande av transporten, dvs. den får inte väcka mer uppmärksamhet än vad som är nödvändigt för utförande av den.

I det föreslagna 9 § 2 mom. förutsätts det att för den del det i denna lag inte föreskrivs annat ska det i bemötandet av den transporterade och arrangemangen av förhållandena under transporten i tillämpliga delar beaktas

vad som bestäms i häktningslagen, fängselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Undantag i tillämpningen av bestämmelserna i de lagarna är möjliga för de delar som transportens särskilda förhållanden kräver det.

10 §. Föda, klädsel och vistelse utomhus. Under en transportdag ska den transporterade ges tillräcklig föda. Tillräckligheten av födan beror på tidpunkten för transporten och hur lång tid den tar. Den transporterade ska under transporten erbjudas mat, om transporten tar en så pass lång tid att bespisning före eller efter transporten inte är tillräcklig. Om tidsplanen för transporten är sådan att den transporterade kan äta en varm måltid före eller efter transporten, erbjuds det under transporten en tillräcklig färdkost. I praktiken erbjuds de varma måltiderna som behövs under transporten i de fängelser som ligger vid transportrutten. Om den transporterade behöver specialdiet ska detta beaktas. Till en tillräcklig föda hör också rent och fräscht dricksvatten. Myndigheten som är ansvarig för transporten svarar för kostnaderna för anskaffningen av den föda som erbjuds under transporten. Till den transporterade som inte har en behövlig egen klädsel ska ges den behövliga klädseln. Klädseln får inte vara t.ex. stämplande.

Enligt det föreslagna 10 § 2 mom. ska det under avbrott i transporten i den utsträckning det är möjligt beredas till den transporterade en möjlighet att vistas utomhus eller motionera på något annat sätt. I praktiken är det i många fall svårt att i exceptionella transportsförhållanden ordna vistelse utomhus eller möjligheter till annan motion. Det är t.ex. inte möjligt att avlägsna sig från domstolarnas lokaler för att vistas utomhus eftersom en övervakning av vistelsen inte kan ordnas. Om den transporterade däremot under avbrottet i transporten är i en resecell i ett fängelse, kan det vara möjligt att ordna vistelse utomhus.

Den föreslagna 14 § innehåller en befogenhetsbestämmelse. Med stöd av bestämmelsen ankommer beslutsrätten i ärenden som gäller den transporterades föda, klädsel och vistelse utomhus under transporten på tjänstemannen som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet. Dessa tjänstemän

är t.ex. brottspåföljdschefen för en fängelseavdelning för reseceller eller väktaren som är ansvarig för avdelningen eller polismannen som svarar för transporten.

11 §. Hälсотillstånd. I den föreslagna paragrafen förutsätts det att det ska skötas om den transporterades hälsa och hans eller hennes hälсотillstånd ska uppföljas. När åtgärder som bestämmelsen kräver bedöms är anvisningar som t.ex. hälsovårdspersonalen i fängelset har gett före transporten av central betydelse. När hälsovårdspersonalen ger anvisningar iakttar den sekretessbestämmelserna inom sin bransch men de hindrar inte att lämna anvisningar av allmän natur, t.ex. på vilket sätt den nödvändiga medicineringen ska ges. Med patientens skriftliga samtycke kan en yrkesperson inom hälsovården också lämna övriga uppgifter som gäller hans eller hennes hälсотillstånd och som behövs i transporten.

Uppföljningen av den transporterades hälсотillstånd betyder sedvanlig observation, inte utförande av hälsovårdsåtgärder, t.ex. mätning av blodtrycket. Däremot kan mätningen av temperatur komma i fråga om den transporterade anmäler att han eller hon är febrig eller det annars finns anledning att misstänka sådant. Om den transporterade är sjuk eller insjuknar under transporten, ska en lämplig sjukvård ordnas för honom eller henne. När den transporterande myndigheten eller tjänstemannen byts under transporten ska uppgifterna om den transporterades hälсотillstånd lämnas till den nya föraren inom ramen av allmänna sekretessbestämmelser.

I den föreslagna 14 § bestäms det att om en yrkesperson inom hälsovården inte deltar i transporten, är det den tjänsteman som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet som beslutar om observationen av den transporterades hälсотillstånd och skickande till behövlig sjukvård.

12 §. Kontakter. Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om den transporterades möjligheter att ha kontakter utanför transportmedlet eller förvaringsutrymmet under transporten eller avbrott i den. Eftersom transporterna vanligen tar bara en kortare tid är sedvanliga kontakter normalt inte behövliga under transporten. Således är utgångspunkten att kontakter inte hålls under

transporten. Detta ska ändå inte särskilt förbjudas i lagen och det ställs inga exakt bestämda krav på dem. Vid behov kan kontakterna tillåtas också under transporten. En sådan situation kan förekomma t.ex. om personalen i det fängelse som avsände fången får kännedom om att en nära släkting till fången har blivit allvarligt sjuk. Då är det motiverat att fången kan ha kontakt med sina anhöriga per telefon. Om transportsorten ligger nära den ort där den sjuka anhöriga vistas kan man avvika från den på förhand planerade rutten och föra den transporterade till att besöka sin sjuka anhöriga.

I paragrafens 1 mom. bestäms det att under avbrott i transporten har den transporterade vanligen samma möjligheter till kontakter per brev och telefon som bestäms i häktningenslagen, fängelselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Möjligheter till kontakter enligt de nämnda bestämmelserna kan ändå begränsas på grund av de begränsningar som de tillfälliga förhållandena i anslutning till transporten medför. Också begränsningar av kontakter som ställts med stöd av lagen gäller transporten och avbrott i den.

Med stöd av den föreslagna paragrafens 2 mom. har den transporterade under vissa förutsättningar också möjlighet att under avbrott i transporten ta emot besökare. Ett möte med nära anhöriga eller andra närstående kan ske under lindrigare förutsättningar än ett möte med övriga besökare. Trots detta ska också ett möte med nära anhöriga och andra närstående alltid ske efter prövning och på grund av transportsförhållandena vara exceptionellt. Att träffa andra än nära anhöriga och andra närstående är möjligt endast av särskilda skäl. När särskilda skäl bedöms ska tjänstemannen som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet och som avgör ärendet få en omfattande prövningsrätt. Särskilda skäl kan finnas t.ex. i en situation där en fånge transporteras till en domstol som ligger nära en person som är viktig med tanke på skötseln av fångens rättsliga ärenden och tidsplanen för transporten inte utgör hinder för ett möte. Att ett möte tillåts förutsätter alltid att förvaringssäkerheten och verksamheterna i förvaringsutrymmet kan tryggas, att mötet inte äventyrar

nåendet av transportens syfte och att utredningsmässiga skäl inte hindrar det. Ett avgörande om ett möte tillåts påverkas i praktiken också av hur långt avbrott i transporten det är fråga om. När en transport är avbruten för en längre tid, t.ex. flera dagar, ska det strävas efter att den transporterades förhållanden ordnas så att de är likadana som de vanligen är i fängelse. Avgörandet av möjligheten till möten påverkas också av hur de använda utrymmena kan övervakas, dvs. om ett utrymme inte kan övervakas tillräckligt, beviljas ett möte inte. T.ex. i ett väntrum för fångar i en domstol är det inte möjligt att ordna ett möte mellan fången och hans eller hennes anhöriga.

Innehållet i den behövliga övervakningen som bestämmelsen kräver övervägs fall för fall. Även oövervakade besök kan tillåtas efter denna prövning. Då består den behövliga övervakningen av övervakningsåtgärder före och efter det oövervakade besöket. Begränsningar för besök, t.ex. besöksförbud och besök under särskilt övervakade förhållanden som bestämts i fängelset med stöd av lagen ska också gälla transporten och avbrott i den. Möjligheter för den transporterade att ta emot besökare ska i denna lag vara lite annars bestämda än i häktningsslagen och fängelselagen eftersom kretsen av de transporterade och transportsmyndigheterna är större i fångtransporter än i verkställigheten av häktning och ett fängelsestraff.

Det föreslagna 12 § 2 mom. ska också ha en bestämmelse om den transporterades möjlighet att under bevakning avlägsna sig för att besöka sin sjuka nära anhöriga eller annan närstående. Dessutom kan ett bevakat avlägsnande från transportmedlet eller förvaringsutrymmet vara möjligt av något annat mycket viktigt skäl. Ett sådant avlägsnande sker alltid efter prövning vilket innebär att den transporterade inte har en subjektiv rätt till det. När nivån för bevakningen övervägs ska det fästas vikt vid att förvaringssäkerheten och syftet med transporten måste tryggas.

Den transporterades möjligheter till kontakter utanför transportmedlet eller förvaringsutrymmet är enhetliga oberoende av vilken myndighet som är förare. Transportsmyndigheterna tolkar enhetligt t.ex. begränsningar som anknyter till undersökningsmäs-

siga grunder eller transportsförhållanden eller omständigheter som gäller nödvändigheten av besöket. Tolkningen sker enligt den föreslagna lagen om fångtransport samt häktningsslagen, fängelselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Viktigt är också att besluten och arrangemangen i fråga om besöken antecknas detaljerat i handlingar som gäller den transporterade och transporten. För att säkra t.ex. enhetligheten av besöksarrangemangen och att trygga den behövliga informationsförmedlingen behövs det tydligare anvisningar om förutsättningar för att besök kan beviljas och det praktiska ordnandet av dem samt samordningen av transportsmyndigheternas informationssystem.

Det föreslagna 14 § innehåller en befogenhetsbestämmelse enligt vilken en i 2 § 4 eller 5 punkten avsedd tjänsteman som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet beslutar om kontakter utanför förvaringsutrymmet eller transportutrymmet.

13 §. Innehav av föremål och pengar. Transportutrymmen och förvaringsutrymmen är tillfälliga utrymmen där den transporterade inte vistas långa tider. I dessa utrymmen kan man varken transportera eller förvara stora varumängder. På grund av detta är innehav av föremål under transporten och avbrott i den begränsat. Enligt det föreslagna 13 § 1 mom. kan den transporterade under transporten och avbrott i den ha nödvändiga personliga bruksföremål samt hygienföremål och hygienämnen. Innehav av dessa varor förutsätter ändå att det inte orsakar skada för ordning och säkerhet. T.ex. innehav av en rakkniv eller brandfarliga hygienprodukter kan av säkerhetsskäl förbjudas. Den transporterade kan ändå ha med sig andra än ovan nämnda föremål, om förhållandena i transportmedlet, tiden som transporten tar eller dess syfte eller förvaringssäkerheten inte hindrar detta.

Enligt det föreslagna 13 § 2 mom. får den transporterade under transporten eller avbrott i den inte ta emot pengar, ämnen eller varor av utomstående personer. Denna regel är behövlig bl.a. därför att egendom eller lagligheten av förvärv inte kan granskas sakligt under transporten. Av särskilda skäl kan försändelser som innehåller pengar, ämnen eller varor lämnas för förvaring till tjänstemannen som

svarar för transporten eller förvaringsutrymmet. Då kan granskningen av egendom utföras i placeringsfängelset efter transporten. Ett särskilt skäl kan vara t.ex. att en nära anhörig till fången som bor långt från det fängelse där fången är placerad vill med transporten som sker nära den anhöriges boningsort sända fången en klädförsändelse som skulle vara svår att sända med posten eller i samband med mötet. Också i detta fall är mottagning av varor för transporten exceptionellt och huvudregeln är att varor sänds per post eftersom utrymmen i transportmedlet är begränsade. Dessutom är t.ex. ansvarsfrågorna om eventuell skada i varan problematiska eftersom varans saklighet vanligen inte kan granskas och antecknas under transporten.

Den föreslagna 14 § innehåller en befogenhetsbestämmelse enligt vilken en i 2 § 4 eller 5 punkten avsedd tjänsteman som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet beslutar om innehav av föremål och egendom under transporten och avbrott i den.

14 §. Beslutanderätt under transport. Med stöd av den föreslagna paragrafen bestäms befogenheten att fatta beslut i ärenden som gäller bemötandet, förhållanden och den rättsliga ställningen av den transporterade. Den tjänsteman som avses i 2 § 4 eller 5 punkten och som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet beslutar om den transporterades föda, klädsel, vistelse utomhus, kontakter utanför transportutrymmet eller förvaringsutrymmet samt innehav av föremål och pengar under transporten. Om en yrkesperson inom hälsovården inte deltar i transporten, är det den tjänsteman som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet som beslutar om uppföljningen av den transporterades hälsotillstånd och skickande till behövlig sjukvård. Tjänstemän som utövar befogenheten att fatta beslut är t.ex. brottspåföljdschefen för fängelseavdelningen för reseceller eller våktaren som är ansvarig för avdelningen eller polismannen som svarar för transporten.

Enligt det föreslagna 2 mom. bestäms sökande av ändring i ärenden som gäller bemötandet av den transporterade, den transporterades förhållanden och rättsliga ställning i enlighet med 20 kap. i fängelselagen, 15 kap.

i häktningsslagen eller 17 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Möjligheten till sökande av ändring gäller t.ex. innehav av egendom, användning av egna pengar och kvarhållande av brev eller postförsändelser. Enligt fängelselagen och häktningsslagen begärs omprövning (anföras rättelseyrkande) hos regiondirektören och besvär anförs hos förvaltningsdomstol. När det är fråga om polisens verksamhet begärs omprövning (framställs rättelseyrkandet) hos polischefen vid polisnärheten i häradet och besvär anförs hos förvaltningsdomstolen.

5 kap. **Övervakning och säkerhetsåtgärder**

15 §. Övervakning. Den föreslagna 15 § förutsätter att den transporterade ska övervakas ordentligt för att nåendet av transportens syfte kan tryggas, rymning kan hindras och ordning och säkerhet kan bevaras. När myndigheten överväger omfattningen av övervakningen ska den beakta alla omständigheter den har om den transporterade, eventuella andra personer som ska transporteras och förhållanden i transportmedlet och förvaringsutrymmet. Eftersom transportutrymmen och förvaringsutrymmen är tillfälliga utrymmen och det i samband med transporten ofta förflyttas utanför transportmedlet är övervakningen en särskilt krävande uppgift. Övervakningsansvaret hör till den transporterande myndigheten. Övervakningsansvaret mellan olika myndigheter är således entydigt. Problematiska situationer kan ändå uppstå när den transporterade rymmer eller ordningen eller säkerheten äventyras när transportsmyndigheten överlämnar den transporterade till en annan myndighet. Ansvarsfrågorna ska i dessa fall utredas för varje enskilt fall. Utgångspunkten är att ansvaret överförs när den mottagande myndigheten anmäler till den överlämnande myndigheten om mottagningen av uppdraget.

Den föreslagna 20 § innehåller en befogenhetsbestämmelse. Enligt bestämmelsen är det den i 2 § 4 eller 5 punkten avsedda tjänstemannen som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet som

beslutar om övervakningen av den transporterade.

16 §. Placering inne i transportmedlet och i förvaringsutrymmet. I det föreslagna 16 § 1 mom. bestäms det om hur de transporterade ska placeras i transportmedlet och förvaringsutrymmet. Genom placering av den transporterade ska det tryggas en störningsfri transport. Med störningsfri transport avses förutom hindrande av rymning samt bevarande av ordning och säkerhet också beaktande av eventuella utredningsmässiga skäl. Tryggandet av en störningsfri transport kan bl.a. förutsätta att den transporterade ska hållas avskild från övriga transporterade. T.ex. transporterade vars relation till varandra är fientlig ska hållas avskilda från varandra under transporten. De som är åtalade eller vittnen i samma mål får vanligen inte komma i diskussion med varandra på grund av utredningsmässiga skäl. I praktiken är möjligheterna till avskildhet i transportmedlen mycket begränsade.

Enligt 2 mom. i den föreslagna paragrafen ska olika grupper av personer som ska transporteras hållas avskilda från varandra om möjligt. Fångar ska enligt möjligheterna under transporten hållas avskilda från häktade. Det föreslagna momentet innehåller också ett krav på avskildhet av olika kön och personer som är under 18 år. Också dessa krav på avskildhet ska verkställas så långt det är möjligt. Transportutrymmen och dels även förvaringsutrymmen är så trånga och till sin konstruktion öppna att avskildheten inte kan genomföras helt i nuläget. I samma buss-transport kan det finnas personer under och över 18 år, kvinnor och män samt häktade och fångar. Att hålla alla grupper avskilda från varandra är i praktiken inte möjligt.

Den föreslagna 20 § innehåller en befogenhetsbestämmelse enligt vilken en i 2 § 4 eller 5 punkten avsedd tjänsteman som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet beslutar hur den transporterade ska placeras i transportmedlet eller i förvaringsutrymmet.

17 §. Granskning av den transporterade och besökare. Den föreslagna 17 § förutsätter att den transporterade granskas innan transporten börjar. Av grundad anledning, t.ex. syftet att säkerställa att en tidtabellsenlig

transport kan ske enligt tidtabellen kan granskningen utföras senare, dvs. efter att transporten redan har börjat, om granskningen då kan ske obemärkt och utan att transportens säkerhet äventyras. På säkerhetskontroll, kroppsvisitation och kroppsbesiktning av den transporterade samt fråntagande av dennes egendom samt kontroll av den som besöker den transporterade tillämpas bestämmelserna i häktningslagen, fängelselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

Granskning av den transporterade kan ha olika nivåer och karaktärer enligt hurdan granskning som i varje enskilt fall anses vara behövlig och tillräcklig. Granskningen kan vara en säkerhetskontroll eller kroppsvisitation under de förutsättningar som bestäms i häktningslagen, fängelselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Vid säkerhetskontrollen kan fången granskas med hjälp av en metalldetektor, någon annan teknisk anordning, en tränad hund, ytlig undersökning av kläderna eller på något annat motsvarande sätt. Kroppsvisitationen omfattar undersökning av vad fången har i sina kläder eller annars bär på sig. Enligt häktningslagen och fängelselagen kan en fånge kroppsvisiteras, om han eller hon misstänks för innehav av otillåtna föremål eller ämnen eller kroppsvisitation är behövlig för att förebygga att fången rymmer eller olovligt avlägsnar sig, för att avvärja en fara som hotar ordningen eller säkerheten i anstalten, för att utreda en misstänkt ordningsförseelse eller i samband med ankomst eller återkomst till fängelset eller oövervakade besök. En bestämmelse med likadant innehåll finns i 9 kap. 4 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Om det enligt häktningslagen och fängelselagen föreligger förutsättningar för kroppsbesiktning, kan granskningen också vara den. Enligt 11 kap. 10 § 3 mom. i häktningslagen och 16 kap. 10 § 3 mom. i fängelselagen är det fängelsedirektören som beslutar om kroppsbesiktning. Kroppsbesiktningen omfattar granskning av kroppen, tagning av prov eller någon annan undersökning av kroppen. Åtgärder som kräver medicinsk sakkunskap får endast vidtas av en läkare. En fånge kan kroppsbesiktigas för utredning av ett brott, om han eller hon på

sannolika skäl misstänks för ett brott för vilket det föreskrivna strängaste straffet är mer än fängelse i sex månader, eller för straffbart bruk av narkotika.

En behövlig granskning av den transporterade är en central säkerhetsfaktor i transporterna. Den transporterande myndigheten och tjänstemannen måste kunna lita på att fången som har sänts till transport har granskats på ett sätt där den eventuella risken för att den transporterade rymmer, är våldsam eller på något annat sätt uppför sig så att transportens syfte äventyras har på ett behörigt sätt förutsetts. För att framhäva detta är det viktigt att det i samband med att fången överlämnas till en annan tjänsteman eller transportsmyndighet meddelas att fången har granskats på ett behövligt sätt. I meddelandet ska det också ingå ett omnämnande av hur granskningen har genomförts.

Föremål och ämnen som påträffas i granskningen och som den transporterade enligt den föreslagna lagens 13 § inte får ha med sig under transporten och avbrott i den tas i samband med granskningen till förvar hos myndigheten. Om fången permanent ska förflyttas till en annan anstalt, sänds denna egendom till den nya placeringsorten. Om fången endast tillfälligt avlägsnar sig från anstalten, blir den framtagna egendomen kvar på placeringsanstalten. Om den framtagna egendomen är s.k. olovlig egendom, såsom olovliga läkemedel iakttas vid behandlingen av den bestämmelserna i fängelselagen och häktningsslagen.

Den föreslagna 17 § innehåller också en bestämmelse om granskning av den person som besöker den transporterade. I bestämmelsen hänvisas det till fängelselagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen. I 17 kap. i fängelselagen finns det bestämmelser om granskning av andra personer. I häktningsslagen finns motsvarande bestämmelser i 12 kap. Utgångspunkten i båda lagar är att en person som kommer till en anstalt kan granskas för att upprätthålla säkerheten, trygga ordningen eller skydda egendom (säkerhetskontroll). Vid en säkerhetskontroll kan det användas en metalldetektor, någon annan teknisk anordning eller en tränad hund. Om det finns grundad anledning till misstanke

om försök att överlämna förbjudna ämnen eller föremål, kan som villkor för besöket ställas att besökaren underkastar sig kroppsvisitation. En bestämmelse om kroppsvisitation av besökare finns i 10 kap. 3 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

I den föreslagna 20 § finns befogenhetsbestämmelser i fråga om beslut om granskning som avses i 17 §. Enligt dem är det den i 2 § 4 eller 5 punkten avsedda tjänstemannen som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet som bestämmer om säkerhetskontroll och utförande av kroppsvisitation samt fråntagande av egendom under transporten och avbrott i den.

18 §. Granskning av transportmedlen och förvaringsutrymmen. För att fängstransporter kan utföras störningsfritt och säkert är det nödvändigt att transportmedlen och säkerhetsanordningarna fungerar klanderfritt. Den föreslagna 18 § förutsätter att funktionen av transportmedlen och anordningarna alltid ska kontrolleras innan en transport börjar. Enligt denna bestämmelse ska det säkerställas att t.ex. en anordning med vilken den transporterade kan få kontakt till tjänstemannen som utför transporten fungerar som den ska. Även förvaringsutrymmet ska granskas innan den transporterade kommer till dem och efter att han eller hon har avlägsnat sig från dem. Den som granskar utrymmet ska fästa vikt bl.a. vid att den som transporterades inte har lämnat föremål eller ämnen i utrymmen. Att utrustningen i lokalerna är i skick ska också granskas.

I den föreslagna lagens 20 § finns en om befogenhetsbestämmelse som gäller beslut om granskningen som avses i 18 §. Enligt bestämmelsen är det den i 2 § 4 eller 5 punkten avsedda tjänstemannen som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet som beslutar om granskningen av transportmedlen och förvaringsutrymmen.

19 §. Användning av fängsel och maktmedel. I användningen av fängsel för den transporterade och övriga maktmedel som riktas mot honom eller henne tillämpas bestämmelserna i häktningsslagen, fängelselagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

I 18 kap. i fängelselagen, 13 kap. i häktningsslagen och 11 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen finns bestämmelser om säkerhetsåtgärder och maktmedel. Användning av fängsel är en säkerhetsåtgärd som får tillgripas först om transportens syfte eller ordningen och säkerheten inte kan tryggas med mildare sätt. Användningen av fängsel kan tillgripas om det är nödvändigt för att förhindra rymning eller förhindra eller tygla sådant våldsamt uppträdande som inte kan förhindras på något annat sätt. Dessutom förutsätts det att våldsamheten kan orsaka fara för den transporterades eller andra personers säkerhet eller betydande skada på egendom. Med andra personer som avses ovan kan komma i fråga närmast de övriga personerna som transporteras i samma transportmedel eller förvaringsutrymme, personalen hos transportsmyndigheten eller utomstående personer som är närvarande. Fängsel får inte användas längre än nödvändigt. Användning av fängsel är således begränsat till det att situationen har kunnat lugnas eller när andra lindrigare medel kan användas i stället för fängsel. För en transporterad som uppför sig våldsamt kan användas fängsel t.ex. tills att det kommer mer personal på plats varefter den transporterade kan lugnas med ett lindrigare sätt än att använda fängsel, t.ex. fasthållande.

Enligt 18 kap. 6 § i fängelselagen och 13 kap. 6 § i häktningsslagen har en tjänsteman vid Fångvårdsväsendet vid utförande av tjänsteuppdrag också under fängstransport rätt att använda maktmedel, om de är behövliga bl.a. för att förhindra att en fånge rymmer, bryta ner motstånd, att gripa eller förhindra ett brott. Maktmedlen ska vara behövliga och försvarliga med hänsyn till omständigheterna. I 15 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen finns bestämmelser med likadant innehåll.

I den föreslagna lagens 20 § bestäms det att om saken inte tål uppskov, fattas beslut om användningen av fängsel för den transporterade och maktmedel som riktas mot honom eller henne av den tjänsteman som svarar för transporten, den tjänsteman som svarar för övervakningen av förvaringsutrymmet eller den tjänsteman som utför transporten.

20 §. Behörighet att fatta beslut i ärenden som gäller övervakning och säkerhetsåtgärder. Behörigheten att fatta beslut i ärenden som gäller bevakning, övervakning och säkerhetsåtgärder bestäms enligt den föreslagna paragrafen. Om bevakningen, övervakningen, placeringen i transportmedlet och förvaringsutrymmet, säkerhetskontrollen och kroppsvisitationen av den transporterade samt om granskningen av transportmedlen och förvaringsutrymmen beslutar den tjänsteman som avses i 2 § 4 eller 5 punkten och som svarar för transporten eller övervakningen av förvaringsutrymmet. Tjänstemän som utövar den behörighet att fatta beslut som avses här är t.ex. brottspåföljdschefen för fängelseavdelning för reseceller, väktaren som är ansvarig för avdelningen eller polismannen som svarar för transporten. Om saken inte tål uppskov, får tjänstemannen som svarar för transporten, tjänstemannen som svarar för övervakningen av förvaringsutrymmet eller tjänstemannen som utför transporten besluta om användningen av fängsel och användningen av maktmedel mot den transporterade. En sådan situation kan uppstå t.ex. om den transporterade plötsligt börjar uppföra sig våldsamt eller klart försöker rymma. I dessa situationer är det viktigt att beakta relativitetsprincipen, med andra ord handla så att maktmedlen som används inte står i fel proportion till motståndet från den transporterade.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. tillämpas det på sökande av ändring i ärenden som gäller övervakning och säkerhetsåtgärder 20 kap. i fängelselagen, 15 kap. i häktningsslagen eller 17 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

6 kap. **Närmare bestämmelser och ikraftträdande**

21 §. Närmare bestämmelser. Den föreslagna 21 § innehåller ett bemyndigande att meddela närmare bestämmelser om fängstransporter genom förordning av statsrådet. De ärenden om vilka närmare bestämmelser kan utfärdas genom förordning av statsrådet räknas upp i 21 § 1 mom. Dessa är inlednings- och avslutningstidpunkten för trans-

porten om vilken det bestäms i lagens 3 §, förutsättningar för en specialtransport som avses i 4 § 2 mom. och sättet att utföra den, avtal om arbetsfördelningen mellan olika transportsmyndigheter enligt 2 kap., utrustningsnivån och förhållanden i transportmedlen och förvaringsutrymmen som bestäms i 3 kap. samt den transporterades föda, klädsel, möjligheter att vistas utomhus och uppföljning av hans eller hennes hälsotillstånd, om vilka det föreskrivs i 4 kap.

Med stöd av det föreslagna 2 mom. kan det behöriga ministeriet meddela förtydligande bestämmelser inom förvaltningsområdet om hur transporter ska utföras. I fråga om Brottspåföljdsmyndigheten är det behöriga ministeriet justitieministeriet, i fråga om polisen och gränsbevakningsväsendet inrikesministeriet samt i fråga om tullen finansministeriet.

22 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av oktober 2011. Genom lagen upphävs lagen om fångforsling och 14 kap. i häktningsslagen som gäller transport av häktade. Åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen får vidtas innan lagen träder i kraft. Dessa åtgärder kan vara t.ex. samarbetsförhandlingar mellan transportsmyndigheterna.

1.2 Häktningsslagen

3 kap. Placering i fängelset, basvård och förflyttning

11 §. Transport av häktade. I 22 § i lagförslaget om fångtransport föreslås det att häktningsslagens 14 kap. som gäller transport av fångar ska upphävas. Till häktningsslagens 3 kap. ska det fogas en paragraf med en hänvisningsbestämmelse. Enligt paragrafen tillämpas det på transport av häktade lagen om fångtransport (/).

1.3 Lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. Lagförslaget om fångtransport ska gälla fångar och häktade. Bestämmelserna om transport av frihetsberö-

vade kommer således att inte längre gälla fångar och häktade. Till bestämmelserna om tillämpningen av lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen ska fogas en mening med en hänvisningsbestämmelse. Enligt meningen ska det på transporten av fångar och häktade tillämpas lagen om fångtransport (/).

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I 21 § i lagen om fångtransport ska det föreskrivas om meddelande av närmare bestämmelser så att det genom förordning av statsrådet kan bestämmas mer detaljerat än i lag om tidpunkter när transporten börjar och slutar, förutsättningar och sätten för utförande av specialtransport, avtalande mellan transportsmyndigheterna om arbetsfördelningen, utrustningsnivån och förhållanden i transportmedlen och förvaringsutrymmen samt för vissa delar om bemötande och förhållanden av den transporterade. Det behöriga ministeriet kan genom förordning meddela närmare bestämmelser om hur transporter ska utföras.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av oktober 2011. Före den nämnda tidpunkten hinner transportsmyndigheterna avtala om detaljer i sitt ömsesidiga samarbete.

Genom lagen om fångtransport upphävs lagen om fångforsling (220/1925) och 14 kap. i häktningsslagen (768/2005). Åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen får vidtas innan lagen träder i kraft.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Målet med reformen är att det på lagnivån föreskrivs om ställningen och bemötandet av en häktad eller en fånge som transporteras och om fördelningen av behörigheten mellan transportsmyndigheterna. Reformen innebär inte några betydande ändringar i myndigheternas verksamhet eftersom det huvudsakligen är fråga om att det i lagen föreskrivs om

praxis som följs i dag. Lagförslaget torde kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag**om fångtransport**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på skötseln av transport av fångar och häktade samt på fördelningen av uppgifter, transportskyldighet, behörighet och ansvar mellan myndigheterna.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *den transporterade* en fånge eller häktad enligt 1 §,

2) *fångtransport* av Brottspåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet eller tullverket utförd transport av fångar och häktade,

3) *transportmyndighet* Brottspåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket,

4) *tjänsteman som svarar för transporten* en tjänsteman som är anställd hos transportmyndigheten och som i arbetsordningen eller genom ett särskilt beslut har förordnats att svara för att transporter enligt 2 punkten är ändamålsenliga,

5) *tjänsteman som svarar för övervakningen i ett förvaringsutrymme* en tjänsteman som är anställd hos transportmyndigheten och som i arbetsordningen eller genom ett särskilt beslut har förordnats att svara för att

förvaringen av fångar och häktade är ändamålsenlig i sådana utrymmen enligt 9 punkten som används under avbrott i transporten,

6) *tjänsteman som utför transporten* en tjänsteman som är anställd hos transportmyndigheten och som i arbetsordningen eller genom ett särskilt beslut har förordnats att vara förare eller väktare under en transport enligt 2 punkten,

7) *transportmedel* ett fortskaffningsmedel som används för transport av en person enligt 1 punkten,

8) *transportutrymme* det utrymme i ett transportmedel som reserverats för de transporterade,

9) *förvaringsutrymme* ett utrymme som reserverats för de transporterade där dessa placeras under transporten i syfte att trygga en störningsfri transport eller under avbrott i transporten.

3 §

När en transport inleds och avslutas

En transport inleds när den transporterade förflyttar sig eller förflyttas in i ett transportmedel eller han eller hon placeras avskilt för att förflyttas in i transportmedlet.

En transport avbryts när den transporterade innan han eller hon anländer till bestämmelseorten förflyttar sig från transportmedlet till en tillfällig förvaringsplats för att invänta fortsatt transport eller någon annan åtgärd som är nödvändig för att syftet med transporten ska uppnås.

En transport avslutas när den transporterade överlämnas till mottagaren på bestämmelseorten eller när den transporterade återvänder till den anstalt där transporten inleddes.

4 §

Tiden för transport

Transport av fångar och häktade ska ske så snabbt som möjligt.

Om transporten tar oskäligt mycket tid då den utförs med användning av sedvanliga transportrutter eller transportmedel med beaktande av orsaken till transporten, transportsträckan eller den transporterades hälsotillstånd ska en annan rutt eller ett annat transportmedel användas för transporten.

2 kap.

Skötsel av transporten

5 §

Fördelningen av uppgifter mellan transportsmyndigheterna

Brottspåföljdsmyndigheten sköter transporter mellan dess verksamhetsenheter, mellan en verksamhetsenhet och en järnvägsfångvagn och mellan fångvagnar samt transporter inne i en fångvagn. Brottspåföljdsmyndigheten sköter transporten också när en fånge ska transporteras från en verksamhetsenhet vid Brottspåföljdsmyndigheten till en domstol i den kommun där Brottspåföljdsmyndighetens verksamhetsenhet finns eller om en fånge förflyttas från en verksamhetsenhet vid Brottspåföljdsmyndigheten till sjukhus för vård så att transporten inte är brådskande.

Gränsbevakningsväsendet och tullverket sköter sådana transporter av frihetsberövade som har samband med deras egen verksamhet, om inte transporten ankommer på Brottspåföljdsmyndigheten med stöd av 1 mom.

Polisen sköter andra fångtransporter än dem som enligt vad som föreskrivs ovan ankommer på Brottspåföljdsmyndigheten, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

6 §

Överenskommelse om fördelningen av uppgifter mellan transportsmyndigheterna

Brottspåföljdsmyndighetens centralförvaltningsenhet, polisstyrelsen, staben för gränsbevakningsväsendet och tullstyrelsen kan komma överens om fördelningen av uppgifter mellan transportsmyndigheterna på något annat sätt än vad som föreskrivs i 5 §, om det med hänsyn till regionala eller lokala förhållanden eller av andra särskilda orsaker är ändamålsenligt. Dessutom kan transportsmyndigheterna av ändamålsenlighetsskäl i enskilda fall avvika från den fördelning av transportuppgifterna som föreskrivs i denna lag.

3 kap.

Transportmedel och förvaringsutrymmen

7 §

Transportmedel

Vid transporten ska transportmedel som är lämpliga för ändamålet, säkra och försedda med nödvändiga säkerhetsanordningar användas.

Om ett fortskaffningsmedel i allmän passagerartrafik används vid transporten ska man sträva efter att hålla den transporterade avskild från andra passagerare.

8 §

Transportutrymmen och förvaringsutrymmen

Transportutrymmena och förvaringsutrymmena ska vara snygga, ventilerade, tillräckligt varma och belysta samt ha en ändamålsenlig inredning. Den transporterade ska ha möjlighet att använda tvätt- och sanitetsutrymmen.

Den transporterade ska ha möjlighet att utan omotiverat dröjsmål få kontakt med den tjänsteman som utför transporten.

4 kap.

Bemötande av den transporterade samt dennes förhållanden och rättsliga ställning

9 §

Bemötande och förhållanden

Den transporterade ska bemötas rättvist och med aktning för människovärdet. Transporten får inte väcka mera uppmärksamhet än vad som är nödvändigt för utförande av transporten.

Till den del något annat inte föreskrivs i denna lag tillämpas på bemötandet av den transporterade och på hur förhållandena och den rättsliga ställningen under transporten ordnas bestämmelserna i fängelselagen (767/2005), häktningsslagen (768/2005) och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen (841/2006).

10 §

Föda, klädsel och vistelse utomhus

Mathållningen ska ordnas så att den transporterade får tillräcklig föda. Om den transporterade saknar egen klädsel som är lämplig ska han eller hon ges sådan för att användas under transporten.

Under avbrott i transporten ska den transporterade i mån av möjlighet ges tillfälle att vistas utomhus eller idka annan motion.

11 §

Hälsotillstånd

Den transporterades hälsa ska skötas och hans eller hennes hälsotillstånd ska kontrolleras. Om den transporterade är sjuk eller insjuknar under transporten ska en ändamålsenlig sjukvård ordnas.

12 §

Kontakter

På den brevväxling som den transporterade har medan transporten är avbruten samt på användningen av telefon tillämpas fängelselagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen, om inte förhållandena i samband med transporten hindrar det.

Under ett avbrott i transporten kan den transporterade ges möjlighet att träffa sina nära anhöriga och andra närstående samt av särskilda skäl även ta emot andra besökare under nödvändig övervakning, om det inte orsakar fara för förvaringssäkerheten, förvaringsutrymmets funktioner eller uppnåendet av transportens syfte och skäl som har samband med utredningen inte hindrar det. Den transporterade kan ges tillstånd att under bevakning avlägsna sig från förvaringsutrymmet för att besöka nära anhöriga som är sjuka eller någon annan närstående eller av någon annan synnerligen viktig orsak.

13 §

Innehav av föremål och pengar

Den transporterade får under transporten inneha nödvändiga personliga bruksföremål samt de föremål och ämnen som behövs för skötseln av den personliga hygien, om det inte vållar olägenhet för ordningen eller säkerheten. Den transporterade kan ges tillstånd att också inneha en skälig mängd andra föremål, om inte förhållandena i transportmedlet, transporttiden, transportens syfte eller förvaringssäkerheten utgör hinder för det.

Den transporterade får inte under transporten eller vid avbrott i transporten ta emot pengar, ämnen eller föremål från utomstående personer. Försändelser som innehåller pengar, ämnen eller varor och som riktats till den transporterade kan för förvaring omhändertas av den tjänsteman som svarar för transporten eller förvaringsutrymmet, om det finns särskilda skäl för det.

14 §

Beslutanderätt under transport

Den tjänsteman som svarar för transporten eller för övervakningen i förvaringsutrymmet beslutar under transporten om den transporterades föda, klädsel, vistelse utomhus, kontakt med personer utanför transport- eller förvaringsutrymmet samt om dennes innehav av föremål och pengar. Om ingen yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården deltar i transporten, ska den tjänsteman som svarar för transporten eller för övervakningen i förvaringsutrymmet besluta om kontrollen av den transporterades hälsotillstånd och om att denne får den sjukvård som behövs.

På överklagande av ett beslut enligt 1 mom. tillämpas 20 kap. i fängelselagen, 15 kap. i häktningsslagen och 17 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

5 kap.

Övervakning och säkerhetsåtgärder

15 §

Övervakning

För att trygga transportens syfte, hindra den transporterade från att rymma samt för att bevara ordning och säkerhet ska transportmyndigheten övervaka den transporterade.

16 §

Placering inne i transportmedlet och i förvaringsutrymmet

Den transporterade ska inne i transportmedlet och i förvaringsutrymmet placeras så att en störningsfri transport kan tryggas.

Häktade ska i mån av möjlighet hållas avskilda från fångar. Om den transporterade är under 18 år ska han eller hon hållas avskild från vuxna, om inte hans eller hennes fördel

kräver annat. Män och kvinnor ska i mån av möjlighet hållas avskilda.

17 §

Granskning av den transporterade och besökare

Den transporterade ska granskas innan transporten börjar. Granskningen kan utföras också senare, om det finns grundad anledning till detta. På säkerhetskontroll, kroppsvisitation och kroppsbesiktning av den transporterade och fräntagande av egendom samt på granskning av besökare tillämpas fängelselagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

18 §

Granskning av transportmedlen och förvaringsutrymmen

Transportmedel och säkerhetsanordningar ska granskas före transporten. Förvaringsutrymmena ska granskas innan den transporterade förflyttar sig eller förflyttas till utrymmena och efter att han eller hon har avlägsnat sig från dem.

19 §

Användning av fängsel och maktmedel

På användning av fängsel och andra maktmedel som riktas mot den transporterade tillämpas fängelselagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

20 §

Behörighet att fatta beslut i ärenden som gäller övervakning och säkerhetsåtgärder

Den tjänsteman som svarar för transporten eller för övervakningen av förvaringsutrymmet beslutar under transporten om övervakning, placering inne i transportmedlet och i förvaringsutrymmet, säkerhetskontroll och

kroppsvisitation av den transporterade och granskning av transportmedlet och förvaringsutrymmet. Om saken inte tål uppskov, beslutar den tjänsteman som svarar för transporten, den tjänsteman som svarar för övervakningen av förvaringsutrymmet eller den tjänsteman som utför transporten om användning av fängsel och maktmedel som riktar mot den transporterade.

På överklagande av ett beslut enligt 1 mom. tillämpas 20 kap. i fängelselagen, 15 kap. i häktningsslagen eller 17 kap. i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

6 kap.

Närmare bestämmelser och ikraftträdande

21 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om

- 1) när en transport börjar och slutar enligt 3 §,
- 2) utförande av en transport enligt 4 § 2 mom. med användning av andra rutter och transportmedel än de sedvanliga,

3) överenskommelse mellan transportmyndigheterna om fördelningen av transportuppgifterna enligt 2 kap.,

4) utrustning och förhållanden i transportmedlen, transportutrymmena och förvaringsutrymmena enligt 3 kap.,

5) mathållning, klädsel, möjligheter till vistelse utomhus samt kontroll av den transporterades hälsotillstånd enligt 9–11 §,

Närmare bestämmelser om utförande av transporter utfärdas genom förordning av behörigt ministerium.

22 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om fångforsling (220/1925) och 14 kap. i häktningsslagen (768/2005).

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag

om ändring av 3 kap. i häktningsslagen

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till 3 kap. i häktningsslagen (768/2005) en ny 11 § som följer:

3 kap.

Placering i fängelset, basvård och förflyttning

Bestämmelser om transport av häktade
finns i lagen om fängstransport (/).

Denna lag träder i kraft den 20

11 §

Transport av häktade

3.

Lag**om ändring av 1 kap. 1 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen (841/2006) 1 kap. 1 § 2 mom. som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Med beaktande av orsaken till frihetsberövandet ska lagen gälla behandlingen av personer som hålls i förvar hos polisen på någon annan grund än häktning, anhållande eller gripande, om inte annat bestäms någon annanstans i lag. Bestämmelser om transport av fångar och häktade finns i lagen om fångtransport (/).

_____ Denna lag träder i kraft den 20 .

I Helsingfors den 17 december 2010

Republikens President**TARJA HALONEN**Justitieminister *Tuija Brax*

*Bilagor
Parallelltext*

1.

Lag

om ändring av 3 kap. i häktningsslagen

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till 3 kap. i häktningsslagen (768/2005) en ny 11 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

***Placering i fängelset, basvård och förflytt-
ning***

11 §

Transport av häktade

*Bestämmelser om transport av häktade
finns i lagen om fångtransport (/).*

Denna lag träder i kraft den 20

2.

Lag**om ändring av 1 kap. 1 § i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen (841/2006) 1 kap. 1 § 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Med beaktande av orsaken till frihetsberövandet skall lagen gälla behandlingen av personer som hålls i förvar hos polisen på någon annan grund än häktning, anhållande eller gripande, om inte annat bestäms någon annanstans i lag.

Föreslagen lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Med beaktande av orsaken till frihetsberövandet ska lagen gälla behandlingen av personer som hålls i förvar hos polisen på någon annan grund än häktning, anhållande eller gripande, om inte annat bestäms någon annanstans i lag. *Bestämmelser om transport av fångar och häktade finns i lagen om fångtransport (/).*

Denna lag träder i kraft den 20 .