

Justitiedepartementet  
Grundlagsenheten  
103 33 Stockholm

[ju.registrator@regeringskansliet.se](mailto:ju.registrator@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Diarienummer: Ju2019/00886

2019-06-07

## **Remiss angående slutbetänkandet Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8)**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har beretts möjlighet att inkomma synpunkter på rubricerad remiss och det vi tydligt önskar framföra är att hamnterminaler och hamnområden, i likhet med ”stationer” och ”flygplatser”, enligt vår uppfattning, också måste få möjlighet till ett enklare förfarande och därför tydligt inkluderas i förslaget till det utökade undantaget från tillståndsplikt för kamerabevakning.

Cirka 90 procent av Sveriges export och import går på fartyg och kommer in eller ut genom någon av våra hamnar (2018, cirka 180 miljoner ton). Under 2018 uppgick antalet in- och utresande, som alltså passerade någon svensk hamn (terminal), till cirka 30 miljoner passagerare.

Efter terrorangreppen den 11 september 2001 skapade FNs sjöfartsorgan, International Maritime Organization, IMO, ISPS-koden (IMOs internationella kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, 2004) Syftet var och är att höja sjöfartsskyddet. Denna kod har sedan införts inom EU samt i Sverige genom lag, förordning och föreskrift.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och Rådets Direktiv (EG) nr 725/2004 och 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Svensk Lag (2004:487) samt (2006:1209) om hamnskydd. Förordning (2006:1213) om hamnskydd samt Transportstyrelsen föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1).

Förenklat omfattar ISPS-koden alla fartyg som går i internationell trafik samt de hamnanläggningar som dessa fartyg går till. Det är inte bara själva kajen fartyget ligger vid som omfattas, utan även områden som hamnen använder exempelvis för uppställning av bilar och trailers.

Hamnar och fartyg som omfattas av ISPS har skyddsplaner och skyddsorganisationer. Det finns tre skyddsnivåer där skyddsnivå 3 är den högsta och nivå 1 anger ett normalläge. Det är polisen (NOA, Nationella Operativa Avdelning inom Polismyndigheten) som beslutar om vilken nivå som gäller och Transportstyrelsen som godkänner och utövar tillsyn över hamnars- och rederiers skyddsplaner. ISPS omfattas av sekretess.

Vi nämner detta i remissvaret för att understryka att varje rederi och hamn som omfattas av ISPS har ett mycket stort ansvar att värna om sina passagerares säkerhet. En viktig del i detta arbete är kamerabevakning och att tydligt inkludera också hamnterminaler i det utökade undantaget från tillståndsplikt skulle uppfattas av oss som både logiskt och mycket positivt.

Vi uppfattar att rederier och hamnar som inte omfattas av ISPS, redan inkluderas i författningsförslaget.

Det vi därför önskar och föreslår är att följande inkluderas i författningsförslaget

9 §

Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

pkt 1-5

pkt 6. bevakning

*a-c*

*d) av ett flygplatsområde, eller*

*e) av ett terminal- och hamnområde,*

*om bevakningen har till syfte att...*

Stockholm som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Carl Carlsson

Sjösäkerhet, Sjöfartsskydd och Teknik