

Regeringens proposition

2003/04:58

Sekretess inom den civila sjöfarten

Prop.
2003/04:58

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 18 december 2003

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) för att möjliggöra en svensk tillämpning av de internationella reglerna om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Reglerna om sjöfartsskydd har utarbetats inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och syftar till att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar, t.ex. terrorism. Flaggstater och hamnstater skall aktivt delta i skyddsarbetet genom bl.a. besiktningar av fartyg och hamnanläggningar samt återkommande inspektioner av dessa.

Inom EU avses reglerna genomföras med en direktverkande förordning. Kommissionen har under våren 2003 lämnat ett förslag till en sådan förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. EG-förordningen, som förväntas antas under första halvåret 2004, kommer att kompletteras med en svensk lag om sjöfartsskydd.

Bestämmelserna om sjöfartsskydd träder i kraft den 1 juli 2004. Det är emellertid många uppgifter som medlemsstaterna måste fullgöra före detta datum. De fartyg som berörs av reglerna måste ha certifikat som visar att fartyget uppfyller reglerna om sjöfartsskydd för att de skall kunna fortsätta att bedriva internationell trafik efter den 1 juli 2004. Detsamma gäller hamnanläggningar som måste ha fått sina skyddsplaner godkända för att de skall kunna ta emot fartyg som går i internationell trafik. Detta innebär att främst Sjöfartsverket har att utföra en mängd arbetsuppgifter i tiden före den 1 juli 2004, uppgifter som till stor del består av granskning av olika handlingar.

I gällande regelverk finns ingen möjlighet att sekretessbelägga uppgifter i dessa handlingar, vilket hindrar det arbete som måste vara klart den 1 juli 2004. Det är således angeläget att sekretesslagen snarast

ändras på så sätt att det blir möjligt att sekretessbelägga uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd inom den civila sjöfarten. En sådan regel finns redan i dag i 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) avseende den civila luftfarten. Den tystnadsplikt som följer av den nya sekretessbestämmelsen skall ha företräde framför meddelarfriheten.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	5
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Bakgrund	8
5	Regeringens förslag	9
6	Konsekvenser och ikraftträdande	11
6.1	Konsekvenser	11
6.2	Ikraftträdande	11
7	Författningskommentar	12
Bilaga 1	Sammanfattning av departementspromemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40).....	13
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna som yttrat sig över promemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40)	14
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	15
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	16
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 december 2003 .	17

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:58

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).

2 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Prop. 2003/04:58

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

2 §²

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,
3. telekommunikation,
4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatisk databehandling eller annan handling,
5. den civila luftfarten, 5. den civila luftfarten *eller den civila sjöfarten,*

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2004.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2002:1124.

Till grund för denna proposition ligger departementspromemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40).

Den Internationella sjöfartsorganisationen och Sjöfartsverkets utredning

Vid en diplomatkonferens den 9–13 december 2002 antogs av de till IMO anslutna staterna internationella regler om sjöfartsskydd genom att ändringar gjordes i 1974 års SOLAS-konvention (the 1974 Safety of Life at Sea Convention – den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss).

Regeringen uppdrog den 21 november 2002 till Sjöfartsverket att utreda bl.a. hur de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd skulle genomföras i svensk rätt. Sjöfartsverket redovisade i en rapport den 28 mars 2003 sitt uppdrag. Under tiden för Sjöfartsverkets utredning aviserade Europeiska kommissionen att den avsåg att komma med ett förslag till en EG-rättsakt om sjöfartsskydd.

Regeringen föreslog i prop. 2003/04:124 Sjöfartsskydd att riksdagen skall godkänna de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd. Riksdagen har den 22 oktober 2003 bifallit trafikutskottets betänkande 2003/04:TU3, i vilket utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Departementspromemorian utgångspunkter

Inom Näringsdepartementet utarbetades våren 2003 departementspromemorian Sjöfartsskydd med förslag till hur konventionsändringarna om sjöfartsskydd skulle genomföras i svensk rätt. Promemorian, som i stor utsträckning baserades på de förslag och huvudlinjer som presenterats i Sjöfartsverkets rapport, behandlar således de lagändringar som krävs för att genomföra de nya reglerna om sjöfartsskydd i svensk rätt. Förutom förslag till lag om sjöfartsskydd lämnades förslag till bl.a. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).

Den 2 maj 2003 lämnade kommissionen ett förslag till EG-förordning i vilket konventionsändringarna om sjöfartsskydd bl.a. föreslogs bli gällande rätt inom gemenskapen (KOM[2003] 229 slutlig). I departementspromemorian beaktades förslaget till EG-förordning på så sätt att det i ett särskilt kapitel översiktligt redogjordes för vilka förslag som – om EG-förordningen slutligen kom att antas – fortfarande var aktuella för lagstiftning. Detta gällde bl.a. förslaget till ändring i sekretesslagen eftersom sådana frågor inte regleras på gemenskapsnivå. Detta förslag till lag om ändring i sekretesslagen, som remissinstanserna således haft möjlighet att ta ställning till, har nu brutits ut ur den kommande lagstiftningen om sjöfartsskydd.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*, och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/5102/RS).

Regeringen beslutade den 11 december 2003 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 3*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*. Regeringen har beaktat Lagrådets synpunkt, vilken har medfört justeringar i den allmänna motiveringen och i författningskommentaren.

Genom den förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar som kommissionen föreslagit införlivas i gemenskapsrätten merparten av de nya bestämmelser om sjöfartsskydd som har beslutats inom IMO. Syftet med förordningen är att tillhandahålla en grund för en harmoniserad tolkning och ett harmoniserat genomförande av IMO:s regler om ökat sjöfartsskydd. Förordningen skall tillämpas fr.o.m. den 1 juli 2004 och kommer att kompletteras med en nationell lag om sjöfartsskydd som träder i kraft samma dag.

I förordningen åläggs den fördragsslutande staten eller den behöriga myndigheten en stor mängd uppgifter, bl.a. skall information inhämtas, kontroller av fartyg och hamnanläggningar utföras och certifikat utfärdas. Vissa uppgifter kan eller skall inte utföras förrän den 1 juli 2004, men andra uppgifter måste vara slutförda före detta datum. I annat fall får fartygen inte fortsätta att bedriva internationell trafik eller hamnanläggningarna ta emot dessa fartyg. Sjöfartsverket, som är den myndighet som oftast kommer att pekas ut som behörig myndighet, har således en stor mängd arbetsuppgifter att utföra i tiden före den 1 juli 2004. Dessa arbetsuppgifter utgörs av framförallt analyser av skyddsutredningar, godkännande av skyddsplaner och utfärdande av certifikat och innefattar därmed granskning av olika dokument som rederierna och hamnanläggningarna lämnar in till myndigheten.

Dokumenterna kommer att innehålla uppgifter om fartygens och hamnanläggningarnas skyddssystem liksom andra uppgifter som enligt de internationella reglerna skall vara hemliga. Sekretesslagens (1980:100) nuvarande bestämmelser ger dock inte möjlighet att sekretessbelägga uppgifter i dessa handlingar.

Även utan sjöfartsskyddet kan det finnas anledning att kunna sekretessbelägga vissa uppgifter om bevaknings- och säkerhetsåtgärder inom sjöfarten. För den civila luftfarten finns sedan 2002 möjlighet att hemlighålla sådana uppgifter. Behovet gör sig särskilt gällande mot bakgrund av terrorattackerna i New York den 11 september 2001. Risken för att likartade attacker skall genomföras är inte begränsad till luftfartsområdet.

Regeringens förslag: Sekretess skall gälla för uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på den civila sjöfarten, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs. Den tystnadsplikt som följer av den nya sekretessbestämmelsen skall ha företräde framför meddelarfriheten.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian berördes dock inte frågan om sekretessbestämmelsens förhållande till meddelarfriheten.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft synpunkter på förslaget i sak. *Justitieombudsmannen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen* erinrar dock om att ett tillägg måste göras även i sekretessförordningen för att ett komplett sekretesskydd skall uppnås.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 4 har kortfattat redogjorts för de arbetsuppgifter som Sjöfartsverket har att utföra före den 1 juli 2004. Det sjöfartsskyddssystem som då träder i kraft förutsätter att arbetet är slutfört. Arbetsuppgifterna i fråga består bl.a. i att gå igenom den s.k. *skyddsutredning* som skall göras för fartyg och hamnanläggningar. Skyddsutredningen, som kan sägas vara basen i sjöfartsskyddet, har till syfte att analysera vilka styrkor och svagheter som finns i verksamhetens organisation, personal, utrustning m.m. och vilka hotbilder mot fartyget och hamnanläggningen som finns. Externa och interna riskfaktorer skall identifieras och analyseras. Tänkbara angreppspunkter för t.ex. en terroristattack skall i möjligaste mån identifieras liksom resurser som kan förhindra eller mildra effekterna av en sådan attack. För fartygens del är det rederierna själva som skall göra denna utredning medan det är staten som åtminstone formellt skall se till att det görs en utredning för hamnanläggningarna.

När skyddsutredningen är gjord skall vad som har framkommit i utredningen utgöra underlag för en *skyddsplan* som skall upprättas för varje fartyg och hamnanläggning. Skyddsplanen skall innehålla föreskrifter om vilka åtgärder som fartyg och hamnanläggningar skall vidta på de olika *skyddsnivåerna*, dvs. beroende på vilken hotbild som är aktuell. Varje skyddsplan kommer att utformas individuellt och skall godkännas av Sjöfartsverket som därvid kan föreskriva exakt vilka konkreta åtgärder som varje fartyg eller anläggning skall vidta, t.ex. i vilken omfattning avgränsningar i form av staket skall finnas liksom vilka olika typer av lokaler för passagerare och last som krävs.

Vidare skall Sjöfartsverket för varje fartyg utfärda ett s.k. *internationellt sjöfartsskyddscertifikat*. Certifikatet är ett bevis på att fartyget vid en verifiering (besiktning) uppfyllde föreskrivna krav på sjöfartsskyddet, inklusive kravet på skyddsplan. Verifieringar skall bl.a. göras innan ett fartyg tas i drift första gången och därefter minst en gång vart femte år samt ytterligare en gång däremellan.

Antalet fartyg som skall certifieras uppskattas till omkring 250, antalet hamnanläggningar som skall godkännas till ungefär detsamma. Det är således ett digert arbete som skall vara utfört före den 1 juli 2004. En stor

del av arbetet består av granskning av dokumentation rörande fartygens och hamnanläggningarnas skyddssystem. Det är av synnerligen stor vikt att uppgifter i denna dokumentation kan hemlighållas, annars motverkas hela syftet med sjöfartsskyddet. Innan det finns en möjlighet att hemlighålla uppgifterna kan arbetet dock inte påbörjas.

För närvarande finns ingen möjlighet att sekretessbelägga uppgifter i skyddsutredningar, skyddsplaner eller annan relevant dokumentation. I 5 kap. 2 § 5 sekretesslagen finns en bestämmelse som ger möjlighet att hålla uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på den civila luftfarten hemliga under förutsättning att dessa åtgärder motverkas om uppgifterna röjs. Mot bakgrund av att det till stor del är samma skyddshänsyn som ligger bakom lagstiftningen inom luftfarten som nu resulterat i motsvarande regelverk inom sjöfarten är det naturligt att samma slags uppgifter skall kunna hållas hemliga i båda sammanhangen, dvs. både när det gäller den civila luftfarten och den civila sjöfarten. Regeringen anser att detta bör åstadkommas genom att den nya bestämmelsen läggs till den nuvarande i samma punkt.

I 16 kap. 1 § sekretesslagen finns de tystnadsplikter uppräknade som har företräde framför principen om meddelarfrihet, dvs. rätten enligt 1 kap. 1 § tredje stycket tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att lämna uppgift i vilket ämne som helst för publicering i de medier som de båda grundlagarna omfattar. Den tystnadsplikt som gäller enligt 5 kap. 2 § sekretesslagen begränsar meddelarfriheten. Som *Lagrådet* har påpekat tillskapas en ny meddelarfrihetsbrytande tystnadsplikt genom den föreslagna nya sekretessgrunden i 5 kap. 2 §. Som framgått ovan är syftet med den föreslagna sekretessgrunden att förhindra att sådana uppgifter som kan äventyra säkerheten inom den civila sjöfarten kommer till allmän kännedom. Om så sker motverkas hela syftet med sjöfartsskyddet. Med hänsyn härtill är det naturligtvis av största vikt att sådana uppgifter inte publiceras. Den tystnadsplikt som följer av den föreslagna sekretessgrunden bör därför, på motsvarande sätt som de tystnadsplikter som följer av de andra sekretessgrunderna i paragrafen, ha företräde framför meddelarfriheten. Så som 16 kap. 1 § sekretesslagen är utformad blir detta automatiskt resultatet av en ändring i 5 kap. 2 §. Någon ändring av 16 kap. 1 § sekretesslagen behövs därför inte.

6.1 Konsekvenser

Lagändringen beräknas inte få några ekonomiska konsekvenser för vare sig enskilda eller myndigheter. Inte heller miljön eller något annat område kan antas komma att påverkas av ändringen.

6.2 Ikraftträdande

I promemorian föreslogs att lagändringen skulle träda i kraft den 1 juli 2004, dvs. samtidigt med reglerna om sjöfartsskydd och den föreslagna EG-förordningen. Ingen remissinstans hade synpunkter på förslaget. Vid tiden för promemorians utarbetande förutsågs emellertid inte omfattningen av det arbete som måste vara utfört i tiden före den 1 juli 2004. För att möjliggöra Sjöfartsverkets arbete, som måste påbörjas så snart nämnda förordning är antagen, måste de uppgifter som verket får in kunna sekretessbeläggas. Dessa uppgifter, liksom andra som berör sjöfartens säkerhet och bevakning, bör – och kommer sannolikt att – ges in till myndigheten redan i början av år 2004. Såsom tidigare berörts finns det inom luftfarten en motsvarande möjlighet att hemlighålla uppgifter om säkerhets- och bevakningsåtgärder. I syfte att förhindra våldsbrott inom luftfartsektorn finns t.ex. olika skyddsåtgärder återgivna i olika dokument i form av bl.a. flygföretags och flygplatsers handlingsprogram. Eftersom det är mycket angeläget att även sjöfartssektorn skyddas mot liknande våldshändelser bör sekretessbestämmelsen ändras snarast. Den föreslagna ändringen i sekretesslagen bör således träda i kraft den 1 mars 2004.

5 kap. 2 §

Ett tillägg görs till den nuvarande punkt 5 i bestämmelsen. Genom tillägget blir det möjligt att sekretessbelägga uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärder när det gäller den civila sjöfarten. Som förutsättning för detta gäller att man kan anta att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Uppgifter som kan behöva sekretessbeläggas är t.ex. information om beredskap vid otillåtet ombordgående, svagheter i fartygets utrustning och innehållet i vissa fraktförsändelser. Vidare kan det gälla t.ex. information om vilket område inom en hamnanläggning som kan komma att spärras av i en viss situation och det sätt på vilket visst gods skall kontrolleras.

Någon närmare definition av civil sjöfart finns inte i svensk lagstiftning, men man brukar avse den sjöfart som inte sker för statsändamål. Sådan sjöfart bedrivs med fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

Den tystnadsplikt som följer av den föreslagna nya sekretessgrunden skall, i likhet med de tystnadsplikter som följer av de sekretessgrunder som redan finns i paragrafen, ha företräde framför meddelarfriheten. Så som 16 kap. 1 § sekretesslagen är utformad behöver paragrafen inte ändras för att detta resultat skall uppnås.

Sammanfattning av departementspromemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40)

Prop. 2003/04:58
Bilaga 1

I promemorian lämnades förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra de nya reglerna om skydd för sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar, vilka antagits av de anslutna staterna till IMO. Dels lämnades förslag till en ny lag om sjöfartsskydd, vilken är en ramlag och kommer att kompletteras med bl.a. en ny förordning om sjöfartsskydd, dels lämnades förslag på ändringar i befintliga lagar. Dessa ändringar avsåg sekretesslagen (1980:100), ordningslagen (1993:1617), lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning samt i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket.

Förteckning över remissinstanserna som yttrat sig över promemorian Sjöfartsskydd (Ds 2003:40)

Prop. 2003/04:58
Bilaga 2

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Justitieombudsmannen Hovrätten för Nedre Norrland, Luleå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Gotlands län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Domstolsverket, Tullverket, Försvarmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Arbetsmiljöverket, Institutet för Sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakulteten vid Lunds universitet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Sjöbefälsförbundet, SEKO Sjöfolk, Tull-Kust, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sjöassuradörernas Förening, Svenska hamnarbetareförbundet, Sveriges Transportindustriförbund, Sjöfartshögskola, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenska Kommunförbundet, The Swedish Club – Sveriges Ångfartygs Assuransförening, Det Norske Veritas samt Näringslivets Nämnd för Regelgranskning – NNR.

Riksåklagaren har bifogat yttranden från Åklagarmyndigheterna i Stockholm, Västerås, Göteborg, Linköping, Malmö och Umeå. Rikspolisstyrelsen har bifogat yttrande från Säkerhetspolisen.

Yttrande har även inkommit från Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därutöver har följande instanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Sveriges Fiskares Riksförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svensk Handel, Kalmar Sjöfartshögskola, Chalmers Lindholmens Sjöfartshögskola samt Varbergs hamn

Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

2 §²

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,
3. telekommunikation,
4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatisk databehandling eller annan handling,
5. den civila luftfarten.

5. den civila luftfarten *eller den civila sjöfarten*

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2002:1124.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2003-12-15

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Nina Pripp och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 11 december 2003 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Ellika Eriksson.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Enligt 1 kap. 1 § tredje stycket tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen skall det stå var och en fritt att lämna uppgifter i vilket ämne som helst för publicering i de medier som de båda grundlagarna omfattar. Denna frihet kan dock enligt 7 kap. 3 § tryckfrihetsförordningen och 5 kap. 3 § yttrandefrihetsgrundlagen begränsas genom regler om tystnadsplikt i särskild lag. Vilka tystnadsplikter som på detta sätt bryter meddelarfriheten anges i 16 kap. 1 § sekretesslagen. När det gäller 5 kap. 2 § sekretesslagen finns paragrafen med i uppräkningslistan i 16 kap. 1 §. Någon meddelarfrihet råder därför inte.

Genom att som nu föreslås införa en ny sekretessgrund i 5 kap. 2 § sekretesslagen tillskapas alltså en ny meddelarfrihetsbrytande tystnadsplikt. Denna fråga har inte belysts i lagrådsremissen och några motiv för att så bör vara fallet har därigenom inte redovisats. Lagrådet, som inte vill utesluta att sådana motiv kan finnas, förutsätter att frågan uppmärksammas i den fortsatta beredningen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 december 2003

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Karlsson H., Lund, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: Ulrica Messing

Regeringen beslutar proposition Sekretess inom den civila sjöfarten