



Beskrivning av

Totalförvarsövning DSM 2025

Inom BT POS-SJÖ

En totalförvarsövning där myndigheter och sjöfartsnäringen tillsammans övar sjöfartens del och ansvar i högsta beredskap



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap



TRANSPORT
STYRELSEN



SJÖFARTSVERKET



FÖRSVARMAKTEN



KUSTBEVAKNINGEN



DSM2025
Donsö Shipping Meet

Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig.

Dokumenttitel: Totalförsvarsövning DSM 2025

Dokumentdatum: 2025-08-20

Tryck: Åtta.45 Tryckeri AB

Foto: Donsö Shipping Meet

Innehåll

Inledning	5
Varför en totalförsvarsövning?	5
Ansvar och roller	5
Målsättning	6
Varför på Donsö och vad är DSM?	7
Var på Donsö genomförs övningen?	7
Övningsorganisation.....	8
Styrgrupp.....	8
Övningsledning.....	8
Spelledare och delspelledare	8
Utvärderingsorganisation.....	8
Med vilka och hur genomförs övningen?	10
Några avgörande förutsättningar	10
Förberedelser innan övningen	10
Efter övningen	11
Hur övningen går till.....	11
Scenariobeskrivning och förutsättningar.....	13
Allmänna förutsättningar för sjöfarten i krig.....	13
Skyddsåtgärder	14
Sammanfattande beskrivning av delövningarna	14
F1: Fysiskt fartyg, Furetank	14
F2: Fysiskt fartyg, Preem/Sirius	15
F3: Fysiskt fartyg, Styröbolaget.....	16
F4/F5: Simulerade fartyg, Stena Line/Svitzer.....	17
F6: Simulerat fartyg, Wallenius/SOL	18
Delövning BT POS Land.....	18
Begrepp som används i övningen	20
Generella begrepp.....	20
Begreppsmodell - Sjötrafikledning	20
Begreppsmodell - Förfogande	21
Begreppsmodell - Statlig krigsförsäkring/säkerhet	21

Begreppsmodell – Lotsning	22
Bilagor.....	23
Bilaga 1. Aktörer i BT POS Sjö	23
Bilaga 2. Karta över Donsö och platser vi övar på	23
Bilaga 3. Deltagande aktörer	24

Inledning

Denna rapport är sammanställd för att ge en övergripande förståelse av övningen "Totalförsvarsövning DSM2025" som genomförs på Donsö den 1 september 2025. Syftet är att på ett sammanhållet sätt beskriva övningen, förberedelser, genomförande och efterföljande arbete, både för övningsdeltagare och andra intresserade.

Varför en totalförsvarsövning?

Med omvärldsläget och den säkerhetspolitiska omvärldsutvecklingen som pågått under flera år, krävs inte längre några längre förklaringar för att motivera totalförsvarsövningar av det här slaget. Omvärldsläget i Europa har försämrats under lång tid och återuppbyggnaden av totalförsvaret håller på att utvecklas, såväl för att bygga förmåga i fredstid samt utifrån de krav som ställs i höjd beredskap och krig.

Då cirka 90 procent av Sveriges import och export kommer sjövägen, är det av yttersta vikt att så långt som möjligt förbereda och öva så att transporter till från och inom Sverige alltid fungerar - i fredstida kriser, höjd beredskap och krig.

Sjöfartens vardag innebär att fartyg kan befinna sig i olika konfliktområden, och i flera områden förekommer risk för bl.a. terrorhot, piratattacker och övertagningar. Samtidigt har vi i Sverige haft händelser såsom terrorhotnivåhöjning och koranbränningar som också påverkat sjöfarten såväl i Sverige som för svensk sjöfart utomlands. Ser vi kort tillbaka till historien och vad som skedde under andra världskriget miste ca 1300 sjömän livet och ca 300 svenskflaggade fartyg krigsförliste.

I arbetet med att återuppbygga sjöfartens ansvar och del i totalförsvaret, har vi kommit till ett läge där vi gemensamt behöver öva de funktioner och aktörer som krävs för att ta in och ut fartyg i alla beredskapslägen, och för att transportsystemet som helhet ska fungera.

Ansvar och roller

Återuppbyggnadsarbetet av det civila försvaret har organiserats i ett antal beredskapssektorer. Trafikverket, tillsammans med myndigheterna Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen, ansvarar för beredskapssektor Transporter.

Eftersom transporter genomförs av privata aktörer, har en organisation som bygger på privat-offentlig samverkan skapats: BT POS - Beredskapssektor Transporter, Privat-Offentlig Samverkan. Arbetet inom BT POS är indelat i trafikslagen Land, Luft och Sjö.



Bild 1. Strukturen för Beredskapssektor transporter Privat Offentlig Samverkan.

Målsättning

Målet för BT POS är att transporter alltid ska fungera.

”Beredskapssektor Transporter har sammantaget förmågan att motstå och hantera samhällsstörningar och leverera samhällsviktiga transporter i vardag, kris, höjd beredskap och krig.”

För sjöfartens del handlar det alltså om att sjötransporterna alltid ska fungera. Genom Totalförsvarsövning DSM2025 illustreras de funktioner och det ansvar som aktörer inom sjöfarten på olika sätt har i totalförsvaret.

Det är första gången på många år som vi genomför en övning där nära samtliga funktioner och aktörer som krävs för att få in och ut fartyg i högsta beredskap deltar. Områden som omfattar sjöarbetsmarknadens parter och kriskommunikation kopplat till sjötransporter utgör exempel på verksamheter som behöver övas vid annat tillfälle.

FUNKTION	AKTÖRER	VAD	Ingående åtgärder														Kommunikation		
			Försäkring	Risikområden	AT/AG rutiner	Krigs-/kris organisation	Bemannings/ personal	Reparation	Lager	Prioritering	Skyddsnivå (SPS)	Sjötrafikledning	Lägesbild				Kriskommunikation	Utvärdering	Utg. åtgärder
Central Sjötransport- ledning	MSB									1			X	X					
	Försvarsmakten (FM)									X			X	X					
	Transportstyrelsen (TS)*)									X		X	X	X					
	Föreningen Svensk Sjöfart (FSS)									X			X						
Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning (NCAGS)	Försvarsmakten/Marinen									X	1	1	X						
	Polisen / NOA										1	1							
	Kustbevakningen (KBV)*)											X	X	X					
	Sjöfartsverket (Sjöv)*)																		
	Sjöfartsskyddskommittén										1	X	X	X	X				
Krigsförsäkring	Krigsförsäkringsnämnden (KFN)		1	1									X			1	1		
	Svensk Försäkring		1	1									X						
Bemanningsav fartyg	TS, Sjöarb.förmedling			X	X	1		X					X			1	1		
	Sjöarbetsmarknadens parter			X	1	1							X						
Sjötransporter	Lastägare		X	X		1					X	X	X	X		1	1		
	Försäkringsbolag		1	1		1							X	X					
	Bank/finansiär																		
	Klass/RO																		
	Mäklare					1		1											
	Rederier/fartyg			X	1	1	1		X	X	X	X	X	X		1	1		
	Hamnar		X	X		1	1			X	X	X	X	X		1	1		
	Varv		X	X		1	1	1	1	1	X		X			1	1		
Underleverantör					1	1	1	1	1	X		X			1	1			
Motspel	BTPOS-Land		X			1	1			X	X	X	X	X		1	1		
	BTPOS-Luft		X			1	1			X		X	X	X		1	1		
	Övriga (t.ex. branschorganisationer)					1	1			X		X	X	X		1	1		
Lägesbild	BTPOS/Trafikverket			X		1				X			1	1		1	1		
Forskning	Rise/Lighthouse?																		
Kommunikation	Svensk Sjöfarts Tidning (SST)																		

Bild 2. Illustration över de funktioner och aktörer som krävs för att få in och ut fartyg i högsta beredskap.

Varför på Donsö och vad är DSM?

På Donsö finns 11 rederier inom olika sektorer och 7 företag verksamma inom fisket, samt därtill ytterligare ett antal företag sysselsatta direkt eller indirekt med sjöfart. Det unika sjöfartsklustret som finns på Donsö är i flera avseenden världsledande i att tillsammans med kunder och leverantörer utveckla, bygga och driva sina fartyg och verksamheter.

2009 genomfördes därför den första Donsö Shipping Meet (DSM) som är Sveriges största shipping-event. DSM genomförs vartannat år och 2023 deltog 100 rederier, 270 utställare med nära 3000 besökare.

DSM pågår i tre dagar. 2025 genomförs DSM 1-3 september där dag ett har temat totalförsvaret. I princip alla inom sjöfartsnäringen är på plats på Donsö under dessa dagar och därför föll det sig naturligt att ta tillfället i akt att genomföra en totalförsvarsövning.

Var på Donsö genomförs övningen?

Delövningarna genomförs bl.a. ombord på tre fartyg samt fyra fartyg i simulatoranläggningen hos DMTC (Donsö Maritime Training Centre), i Donsö djuphamn samt i Missionskyrkan. En delövning genomförs också den 2 september med fokus på BT POS land och med utgångspunkt i det övergripande scenariot och händelseförloppet som utspelar sig under övningsdagen den 1 september.

Övningsorganisation

För planering av övningen finns en styrgrupp samt utsedd övningsledare, spelledare, ett antal delspelledare, en utvärderingsorganisation med utvärderingsledare, systemutvärderare och dokumentatörer. Delövningen i BT POS-Land genomförs som en separat delövning med en separat övningsorganisation.

Styrgrupp

För den övergripande planeringen av övningen finns en styrgrupp som består av representanter från Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Donsö Shipping Meet (DSM) och BT POS Kansli (inklusive ordförande för Trafikslagsgrupp Sjö som också representerar Föreningen Svensk sjöfart).

Övningsledning

Det samlade ansvaret för hela totalförsvarsövningen har ordförande samt vice ordförande i BT POS-Sjö Carl Carlsson (carl.carlsson@sweship.se) och Susanne Aristegui Adolphi (susanne.adolphi@trafikverket.se).

Spelledare och delspelledare

Spelledare för hela totalförsvarsövningen är Martin Hidefjäll, Aptly Consulting AB, (martin.hidefjall@aptly.se). Övningen är uppdelad i totalt sju delövningar. För var och en av dessa delövningar finns en ansvarig delspelledare.

Varje delövning är uppdelad i "Tabletop" och "Fartyg" (faktiska fartyg och fartyg i simulatorn). Anna Hedén, RISE, (anna.heden@ri.se) har det sammanhållande ansvaret för övningsmomenten på "Fartyg".

För delövning BT POS-Land utgörs spelledare av Johan Lenjesson, Svenska ledargruppen AB (johan.lenjesson@ledargruppen.se).

Utvärderingsorganisation

Då det är första gången på många år som vi genomför denna typ av övning är det viktigt att det under såväl planering som genomförande, identifieras och dokumenteras åtgärder som behöver omhändertas i det fortsatta arbetet.

Utöver konkreta åtgärder kommer också en systemutvärdering av själva övningen att genomföras. I varje delövning ingår därför, utöver delspelledare, både en systemutvärderare och en dokumentatör. Båda rollerna ingår i utvärderingsorganisationen. Sammanhållande för utvärderingen är

Christine Odhnoff (christine.odhnoff@msb.se). Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB),

Ansvarig för den samlade åtgärdslistan och omhändertagande av resultatet från utvärderingen är Trafikverket genom bland annat BT POS-Sjö, Susanne Aristegui Adolphi. (susanne.adolphi@trafikverket.se). Åtgärdslistan kommer att behandlas på möten i BT POS.

Med vilka och hur genomförs övningen?

Utifrån det övergripande scenariot har respektive delövning utvecklat scenarion som möjliggjort att så många funktioner, aktörer och relevanta moment som möjligt inkluderas. Delövningarna är indelade i "Tabletop" och i "Fartyg" (antingen faktiska fartyg eller fartyg i simulator). Vid "Tabletop"-övningarna ligger fokus på administrativa rutiner (tex avseende försäkring, bemanning, förfogande, ledning mm) inklusive informationsutbyte mellan alla berörda aktörer och vid "Fartyg"-övningarna övas operativa funktioner, t.ex. olika typer av lotsning som kan förekomma vid högsta beredskap.

I övningen representeras ett stort antal myndigheter och privata aktörer, med nära hälften representanter från respektive del. Såväl en mängd branschorganisationer som enskilda företag med representanter från rederier, hamnar, statliga bolag i transportområdet, försäkringsbolag, lastägare, finansiärer, varv, kollektivtrafikföretag samt Sveriges kommuner och regioner. Deltagande rederier representerar kategorierna: Färje- och RoRo-sjöfart, Tanksjöfart, Specialsjöfart och Skärgårdstrafiken.

Från myndigheternas sida deltar Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Tullverket, Polismyndigheten, Arbetsförmedlingen, Högskola/universitet, Energimyndigheten, Försvarsmakten, Krigsförsäkringsnämnden, Kustbevakningen och Länsstyrelsen. En lista på samtliga deltagande aktörer återfinns i bilaga 3.

Några avgörande förutsättningar

En av förutsättningarna för övningens genomförande är det fleråriga projekt om säkerställande av sjötransportkapacitet som genomförts av Försvarsmakten. Flera av dessa moment som handlar om samverkan mellan privata- och offentliga aktörer ingår nu i övningen.

Ytterligare en hörnsten som övningen bygger på är Sjöfartsverkets projekt Sjöhöjd, som handlar om sjötrafiktjänster under höjd beredskap, där syftet är att myndigheter inom sjöfartsområdet ska stärka sin förmåga till samverkan och leverans av sjötrafiktjänster under höjd beredskap.

Förberedelser innan övningen

De scenarion som används har byggts upp av berörda myndigheter samt deltagande rederier och flera leverantörer. Varje delövning har haft var sin förövning där alla involverade bjödits in att delta.

I mitten av juni genomfördes en generalrepetition där samtliga aktörer bjöds in i syfte att alla som deltar på övningen skulle få kännedom om varandras övningar samt en genomgång av säkerhetsbestämmelser för övningen. Utöver ovan, har ett stort antal möten genomförts. Allt med syfte att förbereda varje aktör så mycket som möjligt.

På initiativ, och under ledning, av MSB genomförs en utvärdering av ”Totalförsvarsövning DSM2025”. Under våren 2025 utsågs en utvärderingsgrupp som även genomgick en förberedande utbildning. Utvärderingsbestämmelser fastslogs våren 2025.

Som en del i övningsplaneringen och som förberedelse för övningens genomförande har samtliga privata aktörer, även de som inte aktivt deltar på övningen, getts möjlighet att få information om vikten av och arbetet med kris- och krigsorganisation. I slutet av mars 2025 genomfördes, inom ramen för BT POS ett webbsänt lunchseminarium om krigsorganisation.

Vid höjd beredskap kan rederier behöva bemanna sina svenskflaggade fartyg med endast svenska medborgare eller utländska medborgare som är fast bofasta i Sverige. Samtliga rederier inom Föreningen Svensk Sjöfart har under våren 2025 tillfrågats hur de praktiskt skulle ta sig an denna uppgift. Rederier som deltar på övningen kommer, tillsammans med Transportstyrelsen och Arbetsförmedlingen, simulera sådana bemanningar under övningen.

Efter övningen

Under hösten 2025 kommer MSB att arrangera en utvärderingskonferens.

Ett centralt syfte med övningen är att dokumentera, prioritera och hantera de åtgärder som identifieras under själva övningen. Den samlade åtgärdslistan omhändertas av BTPOS-Sjö. Varje enskild aktör uppmuntras också att själva göra en utvärdering och upprätta en egen åtgärdslista.

Totalförsvarsövning DSM2025 utgör grund för ytterligare arbete, bl.a. bemanningsfrågor. Resultatet från Totalförsvarsövning DSM2025 är tänkt att utgöra en grund för kommande övningar, exempelvis Totalförsvarsövning 2026 och försvarsövning Aurora 26.

Hur övningen går till

Övningen är gemensam, där myndigheter och sjöfartsnäringen tillsammans övar sjöfartens del och ansvar under högsta beredskap.

Tabletop-övningarna genomförs i fem parallella delövningar – en delövning per rederi. Respektive delövning består av 20 – 30 personer som representerar såväl myndigheter som civil sjöfart. Genom att följa ett framtaget delövningsprotokoll

kommer deltagarna att spela igenom övningsmoment som t.ex. berör militär ledning, bemanning, förfogande, försäkring, eskortering, tillståndsgivning, dispensgivning mm. Allt under förutsättningarna att högsta beredskap råder (dvs Sverige är i krig). Löpande kommer åtgärder att dokumenteras, så att vi kan förbättra vår verksamhet och skapa en ökad beredskap.

ÖVNINGSUPPLÄGG: DONSÖ SHIPPING MEETING 2025, SJÖ- OCH LOGISTIKÖVNING

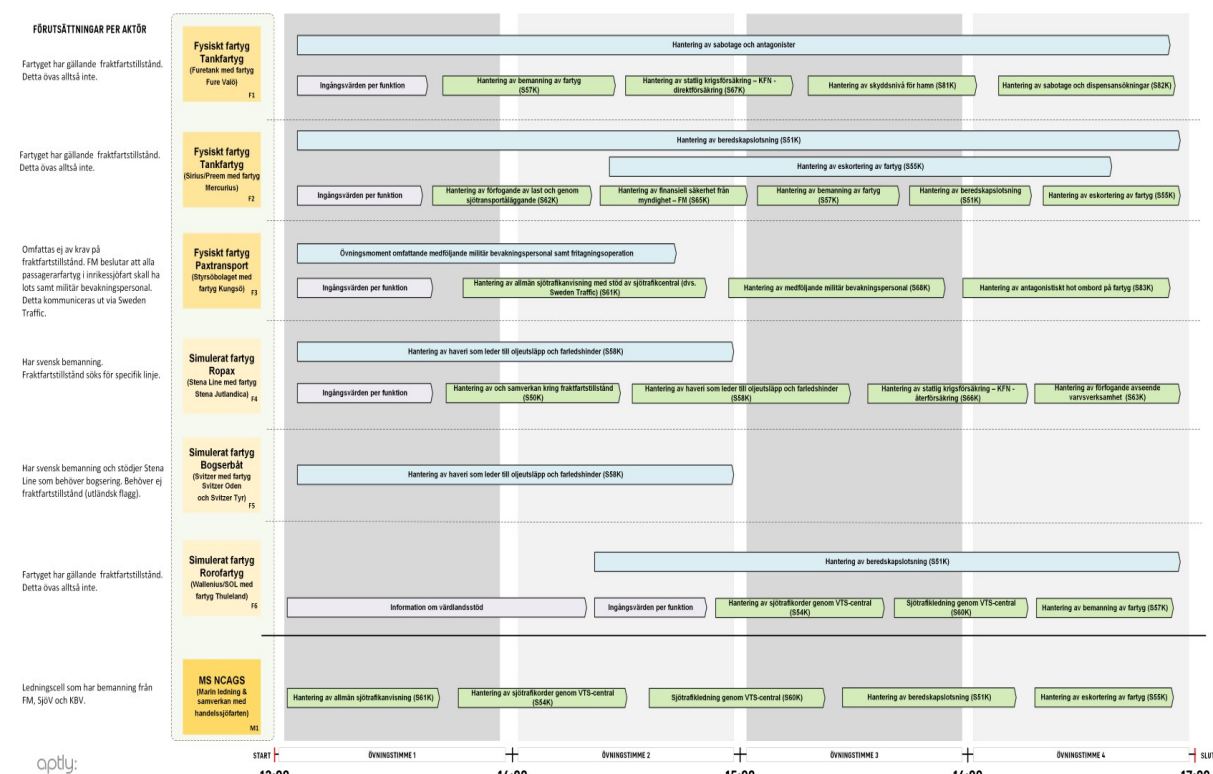


Bild 3. Det övergripande övningsupplägget, genom delövningar innehållande olika övningsmoment.

Scenariobeskrivning och förutsättningar

Högsta beredskap råder i Sverige sedan sju dagar på grund av väpnad konflikt hos allierade länder i Östersjön. Sjötransporter till och från riket måste upprätthållas, både för de militära försvarets räkning och för att säkerställa folkförsörjningen.

Antalet tillgängliga svenskflaggade fartyg understiger dock det faktiska behovet, samtidigt som hotet mot både hamnar, fartyg och farleder är mycket högt. Sjötransporterna måste därför prioriteras, ledas och skyddas.

Allmänna förutsättningar för sjöfarten i krig

Är Sverige i krig får svenskflaggade lastfartyg oavsett storlek och passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 350 eller mer endast användas för resa efter tillstånd (*fraktfartstillstånd*) av Transportstyrelsen. Fraktfartyg ställs ut av Transportstyrelsen efter de prioriteringar som finns inom totalförsvaret (*sjötransportledning*). I undantagsfall kan staten rekvirera (*förfoga*) fartyg för att säkerställa nödvändig fartygskapacitet.

För att leda och skydda sjöfarten har Försvarsmakten mandat att genomföra *sjötrafikledning* på svenskt sjöterritorium, vilket bl.a. kan innebära att fartyg måste gå i särskilda *beredskapsleder* och ta *beredskapslots* med mandat att ta över kommando över fartyget vid gång i exempelvis minerat farvatten. Parallellt med sjötrafikledningen tillhandahåller Marinen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket en särskild samverkan med och rådgivning för handelssjöfarten (*Naval co-operation and guidance for shipping, NCAGS*).

Vidare gäller att privata aktörer inom sjöfartsnäringen har aktiverat sin *krigsorganisation*. För svenska rederier innebär detta att man endast kan räkna med att totalförsvarspliktig personal finns tillgänglig för tjänstgöring ombord.

Följande förutsättningar råder mer eller mindre för samtliga delövningar:

- Sverige befinner sig i krig (högsta beredskap)
- Krav på fraktfartstillstånd för handelsfartyg gäller (med vissa undantag)
- Krav på tillstånd för att sälja, hyra ut och tidsbortfrakta handelsfartyg
- Staten kan förfoga över (dvs rekvirera) fartyg och annan egendom, samt besluta om sjötransport- eller verksamhetsåläggande
- Ransongeringslagen gäller
- 4 kap sjötrafikförordningen är tillämpligt (Försvarsmakten sjötrafikleder)

- ISPS-koden är fortsatt tillämplig
- Krigsförsäkringsnämnden meddelar statlig krigsförsäkring alt. ställer myndighet ut säkerhet
- Berörda aktörer har aktiverat kris- och krigsorganisationer
- Totalförsvarspunkt gäller svenska medborgare (samt personer bosatta i Sverige)
- Utländsk sjöpersonal har rätt att frånträda befattning ombord
- Funktionen för central sjötransportledning är etablerad
- NCAGS-desk (Deployed National NCAGS Element) vid Marinstaben är aktiverad

Skyddsåtgärder

Polismyndigheten har beslutat att alla fartyg och samtliga hamnanläggningar som omfattas av ISPS-koden ska tillämpa skyddsnivå 2 pga. ett ökat terrorisshot, där terroristerna misstänks agera på uppdrag av den stat Sverige är i krig med. Svenskflaggade fartyg i Östersjön ska tillämpa skyddsnivå 3 när de ligger i hamn och vid fart på svenskt inre vatten.

För fartyg som inte omfattas av ISPS-koden, exempelvis passagerarfartyg i skärgårdstrafik, gäller att vissa skyddsåtgärder ska vidtas i enlighet med en s.k. *allmän sjötrafikanvisning* utställd av Försvarsmakten.

Sammanfattande beskrivning av delövningarna

F1: Fysiskt fartyg, Furetank

Högsta beredskap gäller sedan 7 dagar.

Ett tankfartyg (Fure Valö) är upplagt i Donsö djuphamn p.g.a. brist på frakter/omvärldsoro. Myndigheterna har meddelat att skyddsnivå 2 gäller på fartyg / hamnanläggningar i Göteborgsområdet samt beslut om vilka åtgärder som behövs för att fartyg ska få ligga i Donsö Djuphamn.

På uppdrag av Försvarsmakten ska Furetank på 5 dagar aktiveras för att ingå ett tidsbefraktningssavtal för last till en finländsk oljeterminal. Fartyget erhåller ett s.k. fraktfartstillstånd meddelat av Transportstyrelsen.

Då högsta beredskap råder, måste Furetank bemanna fartyget med endast svenska medborgare (eller utländska medborgare bosatta i Sverige). Furetank har sökt att lösa bemanningen på egen hand, men behöver dels hjälp av Transportstyrelsen /

Sjöarbetsförmedlingen för att söka efter de befattningar som saknas, dels hjälp av Transportstyrelsen för att bedöma inskickade dispensansökningar för att få segla med ombordpersonal som inte uppfyller

Vid driftsättning av fartyget påträffas obehöriga personer ombord som saboterat vissa nödvändiga funktioner. Polis tillkallas som omhändertar antagonisterna. De skador som åsamkats fartyget gör att fartyget ej kan åta sig resan. Furetank meddelar Försvarmakten att fartyget ej kommer att vara tillgängligt i enlighet ingånget resebefraktningssavtal.

Rederiet tar kontakt med de underleverantörer och representanter för tillverkare som berörs och fartyget repareras på plats i Donsö djuphamn. Furetank kontaktar sin RO (erkända organisation) och Transportstyrelsen för diskussion om möjligheter till dispenser och meddelar därefter Försvarmakten.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: Central Sjötransportledning, Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning, Försäkring, Bemanning, Sjötransporter.

Aktörer (privata): Rederi (Tank), Hamn, Försäkringsbolag, Leverantör (3st)

Aktörer (offentliga): Polisen (NOA), Polisen (Insatsstyrka), Krigsförsäkringsnämnden, Transportstyrelsen (Bemanning), Sjöarbetsförmedlingen, Försvarmakten, Klassificeringsbolag, Transportstyrelsen.

F2: Fysiskt fartyg, Preem/Sirius

Högsta beredskap gäller sedan 7 dagar.

M/T Mercurius (Sirius Shipping) har lastat fullt lastintag flygbränsle (Jet A1) vid Preemraff Göteborg, kaj 520/521. Fartyget innehar ett giltigt fraktfartstillstånd och redo att avgå för planerad resa.

Myndigheterna har meddelat att ISPS skyddsnivå 2 gäller på fartyg och hamnanläggningar i Göteborgsområdet.

Strax före avgång meddelar myndighet att fraktfartstillståndet ogiltigförklaras och att lasten omhändertas av staten och brådslande ska transporteras till en oljeterminal i Finland. Fartyget får ett nytt fraktfartstillstånd meddelat av Transportstyrelsen.

Sirius behöver så snabbt som möjligt tillse svensk bemanning. Vidare tar Sirius kontakt med sina försäkringsbolag och finansörer.

Befälhavaren ombord har lotsdispens och lotsning hade därför inte planerats. Men då det blir en militär transport bokas snabbt en beredskapslots. Då antagonistiska

handlingar inträffat i Göteborgsområdet, ansluter Marinen med eskorterande fartyg för att säkra transporten samt att Polisen är behjälpliga med att kontrollera fartyget.

Efter att fartyget går ur Göteborgsområdet, lämnar lotsen och fartyget fortsätter resan söderut med destination Finland. Då fartyget hade planerat annan destinationshamn, behöver rederiet ordna med bunkers och proviant.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: Central Sjötransportledning, Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning, Krigsförsäkring, Bemanning, Sjötransporter.

Aktörer (privata): Rederi (Tank), Lastägare, Mäklare, Hamn, Försäkringsbolag, Finansiär, Leverantör (2st), Branschorganisation

Aktörer (offentliga): Försvarmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polisen (NOA), Polisen (Insatsstyrka), Transportstyrelsen (Bemanning), Sjöarbetsförmedlingen, Energimyndigheten, Tullverket.

F3: Fysiskt fartyg, Styröbolaget

Högsta beredskap gäller sedan 7 dagar.

Passagerarfartyget m/s Kungsö (Delövning: Fysiskt fartyg, Styröbolaget, F3) är sysselsatt i sjöburen kollektivtrafik i Göteborgs skärgård. Fartyg omfattas av en allmän sjötrafikanvisning som anger att alla passagerarfartyg som bedriver kommersiella transporter bl.a. kan framföras med militär bevakningspersonal ombord, samt att fartyg och rederi vid misstänkt terroristattentat ska vidta vissa skyddsåtgärder.

Styröbolaget mottar hot och när Kungsö är i höjd med X identifieras att hotet är riktigt och gäller en gisslansituation ombord där 2 st beväpnade terrorister tagit kontroll över fartyget. Polisen genomför en bordning av Kungsö och får snabbt kontroll över fartyget. Kungsö lägger till på Donsö och passagerarna får oskadade gå iland.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: Krigsförsäkring, Central Sjötransportledning, Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning, Sjötransporter.

Aktörer (privata): Rederi (Skärgård), Försäkringsbolag, Branschorganisation.

Aktörer (offentliga): Polis (Insatsstyrkan), Försvarmakten, Uppdragsgivare (Västtrafik/Länsstyrelse).

F4/F5: Simulerade fartyg, Stena Line/Svitzer

Högsta beredskap gäller sedan 7 dagar.

Myndigheterna har meddelat att skyddsnivå 2 gäller på fartyg / hamnanläggningar i Göteborgsområdet.

Ropax-fartyget m/s Stena Jutlandica (Simulerat fartyg Stena Line, F4) går i linjetrafik mellan Göteborg och Fredrikshamn. Vid gång genom Göteborgs skärgård på väg in till Göteborg drabbas fartyget plötsligt av funktionsbortfall, varefter fartyget grundstöter. Efter genomförd inspektion beslutar Stena i samråd med berört klassificeringsbolag / Transportstyrelsen att fartyget ska bogseras bort från grundet, in till Göteborg för att lossas och sedan vidare till Öresund DryDocks för reparation (även här sjöfartsskyddsnivå 2). Mot bakgrund av den för-höjda hotbilden beslutar Försvarmakten att fartyget ska framföras i beredskapsled och med beredskapslots samt att fartyget ska minlotsas genom en minering som är utlagd av svenska Marinen. För bogseringen kontrakteras två bogserbåtar från Svitzer (Simulerade fartyg/bogserbåtar (2st) Svitzer, F5).

I samband med grundstötningen uppstår ett begränsat oljeutsläpp som Kustbevakningen har ansvar för att bekämpa.

För att skydda sjötrafiken mot ytterligare antagonistiska händelser och underlätta Kustbevakningens oljesaneringsringsarbete beslutar Försvarmakten att endast fartyg med s.k. passersedel får trafikera södra lotsleden in till Göteborg. Beslutet meddelas genom en allmän sjötrafikanvisning, som bl.a. föreskriver att samtliga fartyg med passertillstånd ska hålla kontinuerlig kontakt med VTS Göteborg över VHF-kanal X och efterkomma de anvisningar om fartyg, färdväg och sätt att föra fartygen på som VTS-centralen anvisar.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: Central Sjötransportledning, Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning, Krigsförsäkring, Bemanning, Sjötransporter.

Aktörer (privata): Rederi (Färje/RoRo), Rederi (Specialsjöfart), Hamn, Försäkringsbolag, Varv

Aktörer (offentliga): Försvarmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polisen (NOA), Transportstyrelsen (TIB), Transportstyrelsen (Bemanning), Sjöarbetsförmedlingen, Klassificeringsbolag, Krigsförsäkringsnämnden (KFN), Civilområde (Civo) / Länsstyrelsen Västra Götaland, Transportstyrelsen (Försäkring).

F6: Simulerat fartyg, Wallenius/SOL

Högsta beredskap gäller sedan 7 dagar.

Med anledning pågående väpnad konflikt i Finland, påbörjas en värdlandstransport från Norge till Finland. Transporten planeras och genomförs fram till Nynäshamn (Nordic Way Services).

I Nynäshamn lastas Thuleland (Wallenius/SOL) för en högt prioriterad del av värdlands-transporten. (Delövning: Simulerat fartyg, Wallenius/SOL, F6). Thuleland ska in i område och lossa sin last där väpnad konflikt förekommit. Myndigheterna har meddelat att skydds-nivå 3 gäller på fartyg / hamnanläggningar i Nynäshamnsområdet.

Wallenius Marine erhåller information om att lasten består av militärmateriel och personal, ca 400 fordon och 1500 pax slutdestination Åbo i Finland.

Enligt beslut från myndighet lastar fartyget 500 passagerare och en tredjedel av lasten. Rederi och hamn planerar utifrån detta.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: Central Sjötransportledning, Sjöfartsskydd och nationell sjötrafikledning, Krigsförsäkring, Bemanning, Sjötransporter.

Aktörer (privata): Logistikaktör, Rederi (Färje/RoRo), Hamn, Försäkringsbolag

Aktörer (offentliga): Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Polisen (NOA), Polisen (Gränspolisen), Transportstyrelsen (Bemanning), Sjöarbetsförmedlingen, Klassificeringsbolag, Krigsförsäkringsnämnden.

Delövning BT POS Land

Då det råder osäkerhet hur länge norra leden in till Göteborg behöver vara avstängd och ett containerfartyg har starkt efterfrågad last i form av sjukvårdsutrustning, omdirigeras (prioriteras) containerfartyg att gå till Trelleborg eller Helsingborg.

Fokus i den här delövningen är att öka förståelsen för hur en händelses konsekvenser för ett trafikslag påverkar andra delar av logistikkedjan, öka kunskap kring behov och genomförande vid prioritering av transporter vid samhällsstörningar samt höjd beredskap samt identifiera utvecklingsområden.

Syfte och mål med studiebesöket och Land-gruppens övning är att:

- Öka förståelse för hur en händelses konsekvenser för ett trafikslag påverkar andra delar av logistikkedjan.

- Öka kunskap kring behov och genomförande vid prioritering av transporter vid samhällsstörningar samt höjd beredskap.
- Identifiera utvecklingsområden som BT POS kan påverka kopplat till samverkansbehov, regelförenklingar och transportlösningar (och hur kanaliseras de övriga åtgärdsförslag vidare)?
- Identifiera utmaningar och förslag på lösningar vid gränssnittet sjö-och landtransporter.

Delövningen genomförs i grupperingar med diskussioner, ledda av en gruppordförande som håller i taktpinnen samt stöd av en dokumentatör som ser till att de viktigaste delarna som ska föras vidare dokumenteras. Därefter summering storgrupp. Prioriteringar av fortsatt arbete kommer ingå som ett avslutande moment. Två scenarion kommer behandlas; Gråzon och Höjd beredskap båda med fokus på störningar i transportkedjor. I Höjd beredskaps scenariot utgår vi ifrån Sjö-övningens scenario.

I denna delövning inkluderas följande funktioner och aktörer:

Funktioner: prioritering av transportbehov, konsekvenser i transportkedjan, övergång till krigsorganisation, omlastningsförmåga, påverkan av skyddsnivåhöjning.

Aktörer (privata): Järnvägsoperatörer gods och persontrafik, Sveriges kommuner och regioner, postaktör, branschorganisationer inom energi, hamn, sjöfart, kollektivtrafik, buss, tåg, åkeri och industri och luftfart), vägunderhållsföretag, frivilligorganisation.

Aktörer (offentliga): Försvarsmakten, Energimyndigheten, Transportstyrelsen, Krigsförsäkringsnämnden, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Trafikverket, Länsstyrelsen Västra Götalands län,

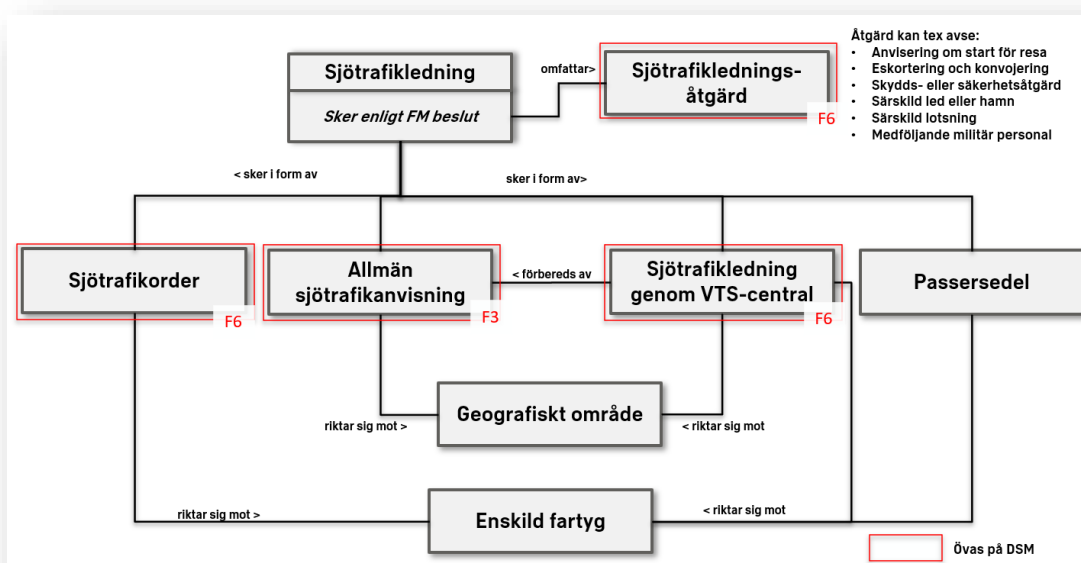
Begrepp som används i övningen

En viktig del av övningen är att förstå och utveckla kommunikation och samverkan mellan alla berörda aktörer. En grund för denna kommunikation är en gemensam begreppsnotmenklatur – så att vi säger och menar samma sak. Här beskrivs de mest centrala begreppen och hur dessa förhåller sig till varandra.

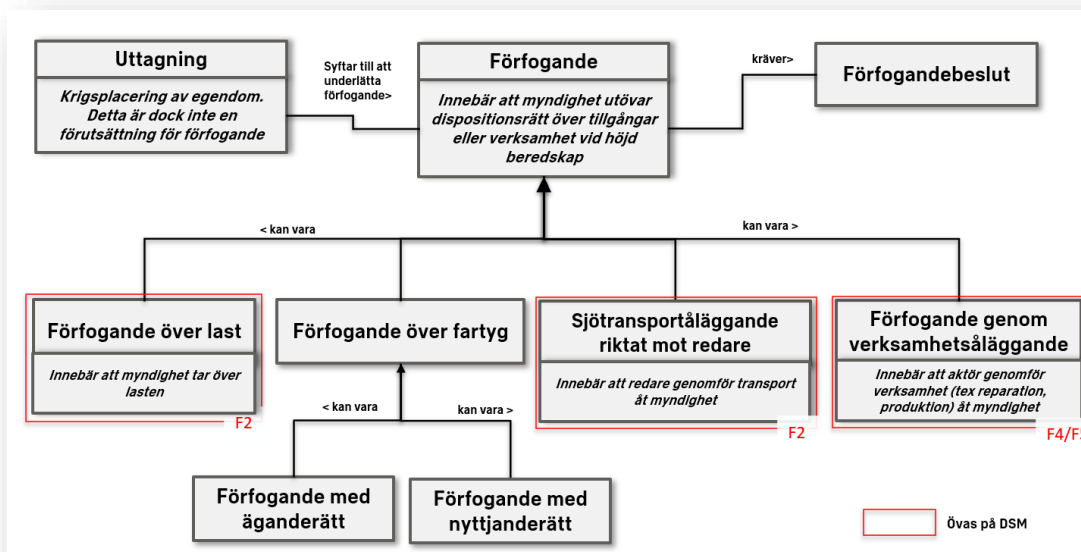
Generella begrepp



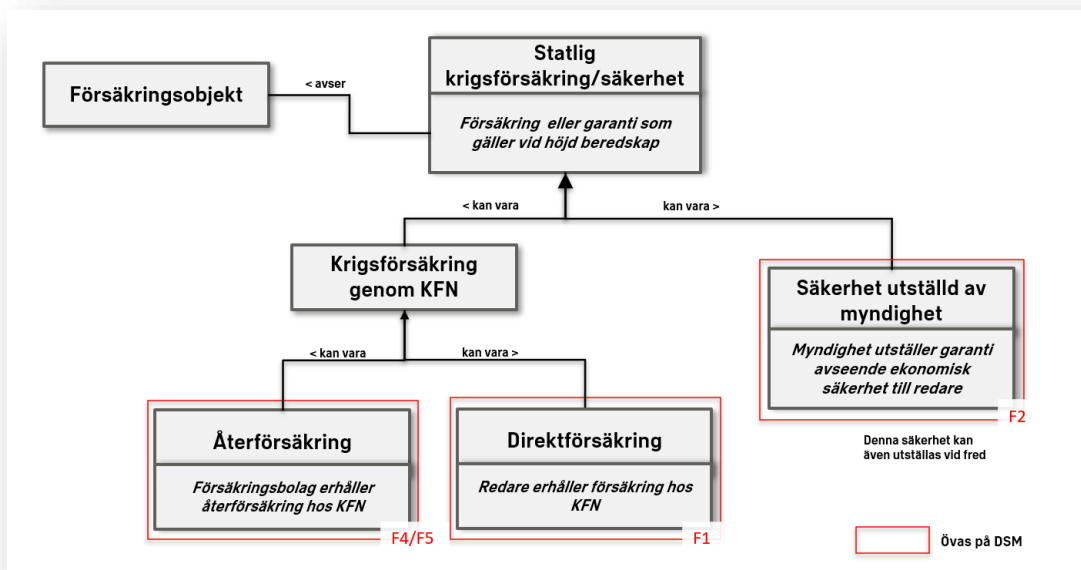
Begreppsmodell - Sjötrafikledning



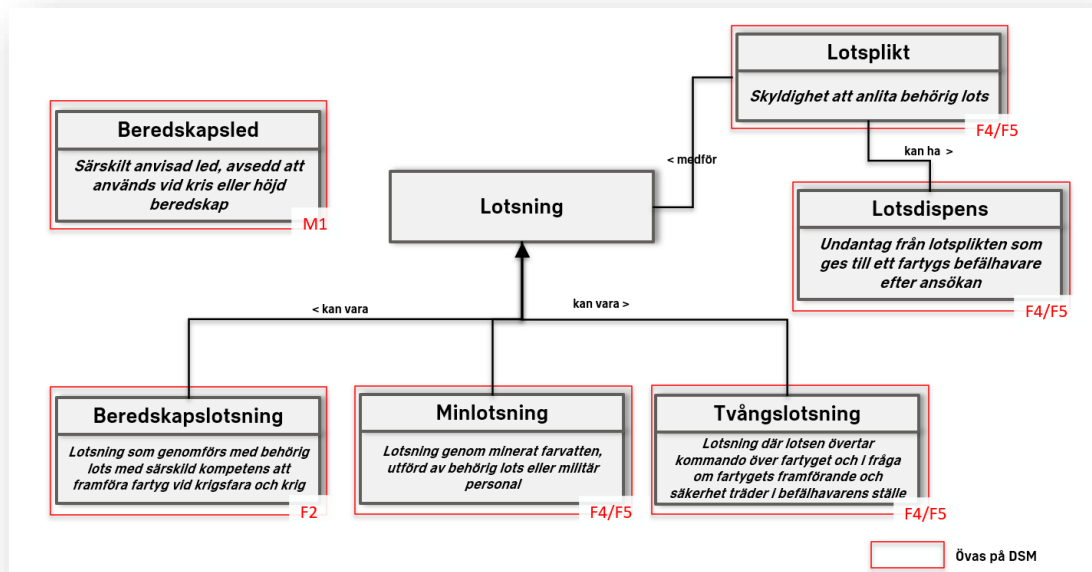
Begreppsmodell - Förfogande



Begreppsmodell - Statlig krigsförsäkring/säkerhet



Begreppsmodell – Lotsning



Bilaga 3. Deltagande aktörer

Näringslivsaktörer

AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik
Alfons Håkans
Bureau Veritas
DFS
DNV
Donsö Djuphamn
Donsö Hamnförening
Drivkraft Sverige
Finnish Shipowners Association / Maritime Transport Pool
Frivilliga automobilklubben
Furetank Rederi AB
Furuno Sverige AB
Föreningen Svensk Sjöfart
Green Cargo
Göteborgs Hamn AB
If Skadeförsäkring AB
Jernhusen
Länsstyrelsen Västra Götaland
Nordic Way Services AB
Northern Offshore Services
Postnord
Preem AB
Ressel Rederi AB
Safety & Navigationsgruppen
ScanOcean AB
Sirius Agency AB
Sirius Chartering AB
Sirius Shipping AB
SJ
Sjöfartstidningen
Skärgårdsredarna
Stena Line Scandinavia AB
Stena Line Scandinavia AB - Fleet Operations
Stena Rederi AB
Stockholms Hamnar
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Regionala Flygplatser
Svenska Skeppshypotekskassan
Sveriges kommuner och regioner
Sveriges Åkerier
Svevia
Svitzer Sverige AB
The Swedish Club
Transportforetagen
Transportföretagen Hamnar

Myndigheter

Arbetsförmedlingen Sjöfart
Chalmers tekniska högskola AB
Energimyndigheten
Finnish Transport and Communications Agency Traficom
Försvarmakten
Krigsförsäkringsnåden
Kustbevakningen
Luftfartsverket
Länsstyrelsen Västra Götaland
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
NESA
Norwegian Joint Headquarters (NJHQ)
Polismyndigheten
Sjöfartsverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Tullverket

Transportföretagen Buss
Transportindustriförbundet
Tågföretagen
Västkustens Flotteservice AB
Västtrafik AB
Wallenius Lines
Wallenius Marine AB
Wärtsilä Sweden AB
Öresund Drydocks AB

