



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

Utvärdering

Totalförsvarsövning DSM25

Näringsliv och myndigheter övar sjöfartens del
i totalförsvaret.



Utvärderingsrapport Totalförsvarsövning DSM25 - Näringsliv och myndigheter övar sjöfartens del i totalförsvaret.

© Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Enhet: Enheten för utveckling av försörjningsberedskap.

Foto omslag: Alexander Ellingsen
Text: Lots på fartyg.

MSB December 2025

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	6
Bakgrund till övningen	6
Övergripande syfte	7
Övergripande mål.....	7
ÖVNINGSBESKRIVNING	7
Övningens upplägg	7
Deltagande aktörer	8
Scenario	8
Genomförande	9
RESULTAT	10
Mål 1 – Utveckla svensk totalförsvarsförmåga inom transportsektorn	10
Mål 2 – Lärande och utveckling	10
Mål 3 – Kommunikation under övningens gång	11
ANALYS.....	11
Helhetsbedömning	11
Bakomliggande orsaker till resultatet	13
Rekommendationer	14
SLUTSATS	15
REGISTER ÖVER BILAGOR	16
Bilaga 1 Observationstabeller	17
Bilaga 2 Enkät.....	20
Bilaga 3 Sammanställning av identifierade åtgärder	25
Sammanställning av identifierade åtgärder från delövningar F1 - F6	28

SAMMANFATTNING

Denna rapport utvärderar Totalförsvarsövning DSM25, en historisk övning med fokus på sjötransporter och samverkan mellan civila och militära aktörer under högsta beredskap. Det var första gången övningen genomfördes.

Syftet med övningen var att stärka samverkan och beredskap mellan myndigheter, privata aktörer och andra relevanta delar av totalförsvaret. Övningen prövade konkret förmågan att ta in och ut fartyg vid högsta beredskap, med målet att öka den gemensamma kunskapen och förståelsen inom sjötransportsektorn.

Övningen genomfördes som en hybridövning med inslag av både skrivbordsmoment och praktiska delmoment. Den gav deltagarna möjlighet att öva beslutsfattande, kommunikation och samordning under realistiska förhållanden.

Resultaten visar att övningen i stort sett uppfyllde sina mål. Aktörerna visade god förståelse för varandras roller och behov, och samarbetet mellan civila och militära aktörer stärktes. Samtidigt identifierades utvecklingsområden, särskilt inom kommunikation och informationsdelning under högsta beredskap, där behovet av tydligare strukturer och rutiner framkom.

Rapporten avslutas med konkreta rekommendationer för framtida övningar, bland annat behovet av gemensam planering, tydligare kommunikationsplaner och ökad juridisk kompetens i övningsmomenten.



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

INLEDNING

Sveriges totalförsvaret omfattar hela samhällets gemensamma skydd och innefattar alla åtgärder som krävs för att skydda landet vid kris och ytterst vid krig. Det består av både militärt och civilt försvar, där myndigheter, företag, organisationer och medborgare bidrar med resurser och kompetens.

För att denna samverkan ska fungera när det verkligen gäller, krävs gemensam övning. Genom regelbundna övningar stärks Sveriges gemensamma förmåga att skydda befolkningen och upprätthålla samhällets funktionalitet och försörjning.

Utvärderingsrapporten beskriver och analyserar en nyligen genomförd totalförvarsövning med fokus på sjötransporter och aktörsgemensam samordning under högsta beredskap. Rapporten redovisar övningens upplägg, resultat och analys samt ger rekommendationer för fortsatt utveckling. Syftet är att bidra till lärande, erfarenhetsåterföring och utveckling av Sveriges totalförsvarsförmåga.

Att omhänderta resultaten, identifierade åtgärder från övningen ingår inte i denna rapport.

Bakgrund till övningen

Totalförvarsövningen genomfördes för att stärka samverkan och beredskap mellan myndigheter, privata aktörer och andra relevanta aktörer inom totalförsvaret. Den hade särskilt fokus på att öva förmågan att ta in och ut fartyg i högsta beredskap.

Initiativet kom från Donsö Shipping Meet (DSM)¹ och Föreningen Svensk Sjöfart, som bjöd in myndigheter till en sjö- och logistikövning den 1 september 2025. Myndigheter inom beredskapssektorn Transporter, tillsammans med flera andra berörda aktörer, såg detta som ett värdefullt tillfälle att både möta behov och skapa gemensamma utvecklingsmöjligheter inom totalförsvaret.

Övningen genomfördes som ett nationellt samverkansprojekt i transportsektorn, där privata och offentliga aktörer utbildades, planerade och övade tillsammans för att stärka Sveriges beredskap. Till grund för övningen var även Försvarsmaktens publikation Handbok säkerställande av fartygskapacitet².

Erfarenheterna kommer att spela en central roll i transportsektorns fortsatta förmågeplanering.

¹ Donsö Shipping Meet (DSM) är en internationell mötesplats för sjöfartsnäringen som arrangeras vartannat år på ön Donsö i Göteborgs skärgård. Evenemanget samlar rederier, leverantörer, myndigheter och branschorganisationer.

² H Fartygskapacitet, M- nr M7739- 352178 (2022).

Övergripande syfte

Syftet med övningen var att stärka totalförsvarets samlade förmåga att verka under högsta beredskap genom att utveckla ledning och samordning mellan civila och militära aktörer. Övningen skulle identifiera utvecklingsområden inom totalförsvarsförmågan samt träna de funktioner och aktörer som krävs för att sjöfarten ska kunna fungera även vid högsta beredskap.

Sjöfarten är avgörande för Sveriges försörjning och export. För att upprätthålla samhällsviktiga transporter vid kris eller höjd beredskap krävs effektiv samverkan mellan myndigheter och näringsliv. Genom gemensam planering och övning kan sjötransportförmågan upprätthållas när den behövs som mest. Erfarenheterna från hybridövningen ger ett värdefullt underlag för den fortsatta utvecklingen av totalförsvarsförmågan, särskilt i ljuset av Sveriges som en medlem i försvarsalliansen Nato.

Övningen genomfördes av Trafikverket inom ramen för Beredskapssektor Transporter – Privat Offentlig Samverkan (BT POS) och i trafikslagsgruppen sjö.

Övergripande mål

De aktörsgemensamma målen för **Totalförvarsövning DSM25** utgår från identifierade utvecklingsområden inom BT POS. Målen gäller samtliga övande aktörer och fokuserar på gemensam kunskap och förståelse som krävs för att beredskapssystemet ska fungera.

Mål 1 – Utveckla svensk totalförsvarsförmåga inom transportsektorn.

Mål 2 – Genomföra övningen på ett sätt som främjar lärande och utveckling för alla deltagande aktörer, vilket ger långsiktiga fördelar för både individer och organisationer.

Mål 3 – Säkerställa effektiv kommunikation under övningens gång, vilket möjliggör att varje aktör kan reagera på förändrade förhållanden under genomförandet.

Övningsbeskrivning

Övningens upplägg

Övningen DSM25 genomfördes den 1 september 2025 på Donsö i Göteborgs skärgård i samband med Donsö Shipping Meet, en återkommande mötesplats för sjöfartsnäringen.

Syftet med övningen var att i en realistisk miljö pröva samverkan mellan civila och militära aktörer kring sjötransporter under högsta beredskap. Med ett konkret fokus på att öva förmågan att ta in och ut fartyg i högsta beredskap. Deltagarna

övade rutiner, beslutsfattande, informationsutbyte och samordning, både mellan myndigheter och i samarbete med näringslivet.

Övningen genomfördes som en hybridövning, vilket innebär att vissa moment skedde i form av skrivbordsövningar (tabletop) och andra i praktiska eller simulerade miljöer. Denna utvärdering (systemutvärderingen) kommer endast utvärdera desktopdelarna i övningen varför de mer operativa delarna av övningen utvärderas av Research Institut of Sweden (RISE).

Deltagande aktörer

Planeringsarbetet pågick under 2024 - 2025 och leddes av Trafikverket i nära samverkan med bland annat Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Föreningen Svensk sjöfart. Bland de deltagande finns rederier inom både handel och skärgårdstrafik, mäklare, finansärer, varv, underleverantörer och försäkringsbolag. Målet var att bjuda in och engagera samtliga funktioner och aktörer som behövs för att genomföra sjötransporter vid högsta beredskap.

Deltagare fanns representerade från ett 20-tal civila myndigheter, Försvarmakten och ett 40-tal privata aktörer med relevans för sjöfart och logistik. Övningen bestod av två huvudsakliga moment; ett inledande informationsmöte av spelledaren för övningen och ett praktiskt skede då själva övningsmomenten genomfördes. Under övningen användes ett fiktivt scenario för att möjliggöra diskussion, samverkan och en kunskapshöjande arena.

Den breda sammansättningen av aktörer skapade förutsättningar för en helhetssyn på sjötransporter under beredskap, där roller, ansvar och samordningsformer kunde övas praktiskt.

Scenario

För övningen finns ett fiktivt framtaget grundscenario föreslaget av näringen, med förhoppning att aktörerna ökar sin förmåga att bedriva verksamhet samt att samverka med näringslivsaktörer även i högsta beredskap.

Scenariot är baserat på ett fiktivt men realistiskt säkerhetspolitiskt läge där Sverige sedan 7 dagar befunnit sig i högsta beredskap till följd av kraftigt ökad spänning i närområdet. Syftet med högsta beredskap och 7 dagar är att fullmaktslagstiftningen är i kraft och återförsäkring inom ramen för Krigsförsäkring är aktuellt. En central uppgift var att säkerställa sjötransporter av samhällsviktiga varor, med fokus på militära transporter till vissa hamnar.

Genomförande

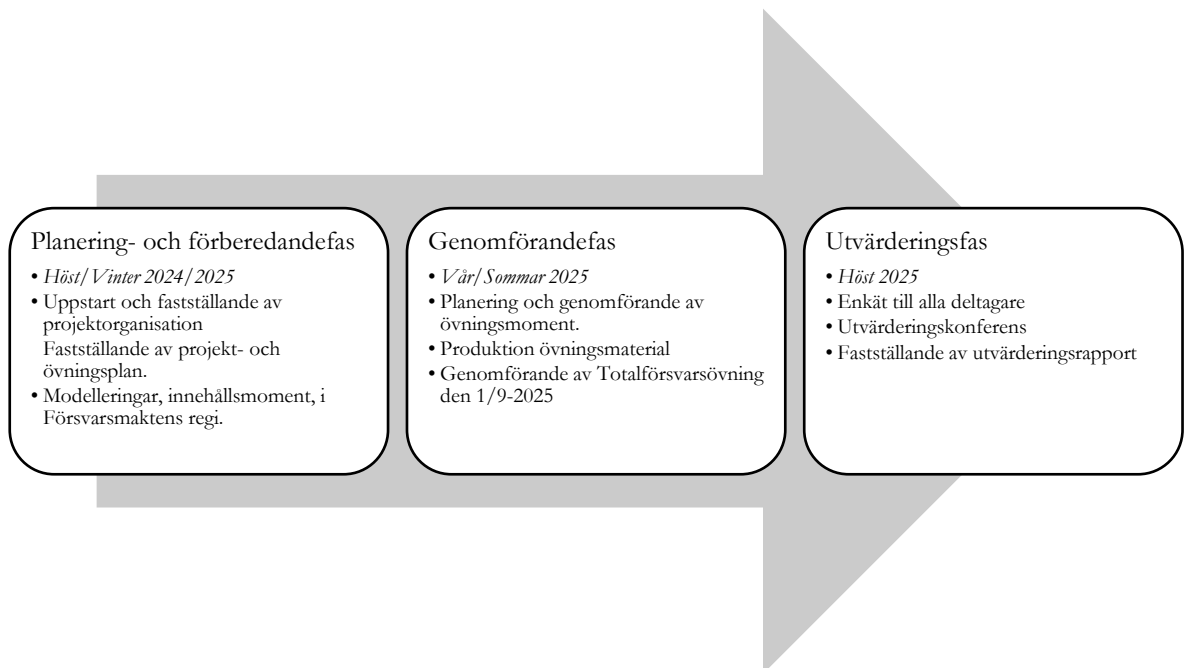
Övningen var uppdelad i tre faser:

1. Förberedande fas – gemensam planering och fördelning av roller.
2. Genomförandefas – praktisk tillämpning i övningsmoment.
3. Utvärderingsfas – gemensam reflektion och insamling av lärdomar.

Flera av de moment som övades, hade föregåtts av s.k. modelleringar, vilka fungerade som utgångspunkt i utformningen av övningsmomenten. Varje delövning hade haft en förövning och en gemensam "generalrepetition" genomfördes där bl.a. övergripande scenario och begrepp beskrevs och förklarades. Cirka 1 vecka innan övningen, skickades slutligt delövningsprotokoll ut till deltagarna.

Under övningens genomförande användes både digitala verktyg och fysiska miljöer. Kommunikation mellan aktörer skedde via etablerade totalförsvarskanaler, kompletterat med kommersiella system för att efterlikna verkliga begränsningar i informationsutbyte.

Deltagarna fick lösa uppgifter kopplade till transportflöden, fartygsdirigering, logistikhantering och resursprioritering. Observationer och reflektioner från dessa moment ligger till grund för den efterföljande analysen.



Figur 1- Från planering till genomförande och utvärdering av övning.

Resultat

Resultaten redovisas utifrån de tre övergripande mål som fastställdes inför övningen. Resultatet ska ses i ljuset av att övningen genomfördes i en komplex och samverkande kontext, där olika aktörer agerade utifrån sina respektive roller, uppdrag och förutsättningar. Varje mål bedöms utifrån både observationer och deltagarnas enkätsvar. Bedömningarna är neutrala och grundas på sammanställda data från:

- Resultat av observatörerna finns i **bilaga 1** Observationstabeller.
- Enkätresultat finns i **bilaga 2** Enkätresultat.

För mer information om identifierade åtgärder i de olika delmomenten se **bilaga 3** Sammanställning av identifierade åtgärder.

Mål 1 – Utveckla svensk totalförsvarsförmåga inom transportsektorn

Övningen bidrog tydligt till att stärka den gemensamma förståelsen mellan civila och militära aktörer kring totalförsvarsplanering för sjötransporter. Flera deltagare framhöll att övningen ökade deras kännedom om varandras roller, mandat och beroenden.

De viktigaste lärdomarna var följande:

- Samordningen mellan civila och militära beslutsnivåer behöver förtydligas.
- Informationsdelning mellan aktörer bör ske genom tydligare strukturer.
- Praktisk övning av prioritering mellan civila och militära transporter är nödvändig för framtida beredskap.

Resultatet bedöms som tillfredsställande, men med behov av fortsatt utveckling av ledningsstrukturer och kommunikationsrutiner.

Mål 2 – Lärande och utveckling

En majoritet av deltagarna uppgav i enkäten att övningen bidrog till ökad förståelse för totalförsvarets krav och till utveckling av den egna organisationens beredskap.

Övningen skapade goda förutsättningar för reflektion, både individuellt och gemensamt.

Flera aktörer uttryckte uppskattning för övningsformatet, särskilt möjligheten att pröva beslutsfattande under realistiska förhållanden. Samtidigt framkom önskemål om längre planeringstid och mer detaljerade scenarier i framtida övningar.

Sammanfattningsvis uppfylldes målet i huvudsak, men framtida övningar bör ge mer tid för förberedelser och efterdiskussioner. Deltagarlistan bör färdigställas i god tid innan övningen för att möjliggöra förövningar och noggranna förberedelser.

Mål 3 – Kommunikation under övningens gång

Kommunikationen mellan aktörerna fungerade i huvudsak väl, men vissa utmaningar identifierades. Deltagarna upplevde att informationsflödet ibland var otydligt och att det saknades gemensam struktur för prioritering av information vid tidspress.

Det framkom även att vissa aktörer använde olika kommunikationskanaler, vilket försvårade samordningen. Behovet av en gemensam kommunikationsplan för totalförsvarsövningar betonades.

Resultatet bedöms som godkänt, men med tydligt förbättringsbehov inom informationsdelning och kriskommunikation.

Från resultat och analys

De resultat som redovisats i föregående avsnitt har analyserats med fokus på övningens syfte, mål och praktiska genomförande.

Analysen baseras på dokumentation från övningen, deltagarnas enkätsvar, intervjuer samt observationer från utvärderingsteamet.

Syftet är att identifiera gemensamma mönster, förklarande faktorer och utvecklingsområden som kan ligga till grund för framtida planering och samverkan.

Analys

Analysen fokuserar på den gemensamma förmågan att hantera situationen, snarare än enskilda aktörers prestationer. Här anges även möjliga förklaringar till övningens resultat.

Helhetsbedömning

Analysen visar att övningen i stort uppfyllde sitt syfte att pröva och utveckla samverkan mellan civila och militära aktörer inom sjöfarten.

Deltagarna visade god förmåga att hantera komplexa situationer, men flera strukturella utmaningar framkom, särskilt inom ledning, kommunikation och informationsflöden.

Samspelet mellan civila och militära aktörer förbättrades under övningens gång, men skillnader i arbetssätt, mandat och prioriteringar påverkade effektiviteten i

beslutsfattandet. Detta indikerar behov av fortsatt övning och gemensam planering även utanför övningssammanhang.

Ledningsstruktur och ansvarsfördelning

Övningen visade att ansvarsfördelningen mellan aktörer var känd i teorin, men inte fullt ut praktiserad i en operativ kontext. Flera aktörer upplevde osäkerhet kring beslutsmandat när civila och militära prioriteringar krockade. Det saknades tydliga rutiner för hur beslut ska eskaleras och hur resurser ska prioriteras när flera intressen sammanfaller.

En återkommande iakttagelse var behovet av gemensamma ledningsprinciper. Ett mer formaliserat arbetssätt för beslutsfattande, baserat på fördefinierade roller och kommunikationsvägar, skulle öka effektiviteten vid framtida övningar och skarpa lägen. För att ytterligare förbättra samordningen mellan civila och militära aktörer föreslås att:

- Roller och ansvar mellan aktörerna tydliggörs ytterligare i planeringsfasen.
- Gemensamma förberedande genomgångar eller workshops genomförs före övningen, med fokus på samverkan och informationsdelning mellan aktörerna.
- En civil-militär samverkansperson utses med uppdrag att stödja samordningen under övningen.

Informationsdelning och kommunikation

Kommunikation mellan aktörerna fungerade överlag bra, men flera moment visade brister i informationsstruktur och prioritering.

Ett centralt lärande var vikten av förhandsplanerad kommunikationsstrategi med gemensamma principer för klassificering och delning av information. Det krävs även tydligare riktlinjer för hur information delas när delar av infrastrukturen är störd eller otillgänglig. För att minska osäkerhet och främja effektivt samarbete föreslås att:

- Det tas fram en kommunikationsplan för de delar i övningen där kommunikation ska ske mellan aktörer med fokus privat- offentlig samverkan. Möjligt att kommunikationsplanen kan vara en del i kommande övningar.
- Genomgång av kommunikationsvägar, metoder och ”plan-B” lösningar inkluderas som en del av förberedandefasen.
- Tydligare riktlinjer kring hur kommunikationen ska genomföras i hela hotskalan.

Lärande och erfarenhetsåterföring

Analysen visar att övningen skapade goda förutsättningar för lärande på flera nivåer. Deltagarna beskrev ökad förståelse för totalförsvaret och större insikt i hur deras organisationer påverkas vid högsta beredskap.

Dock finns mer att utveckla för att alla, även de som inte deltog på övningen ska få erfarenhetsåterföring. Vidare bör det övervägas att:

- Dokumentera övningsmetodik och upplägg som en modell för framtida övningar inom sektorn.
- Sprida goda exempel och lärdomar från övningen till andra aktörer inom totalförsvaret.
- Utvärdera specifika moment som särskilt bidrog till det upplevda lärandet, för att förstärka det i kommande övningar.
- Fortsätta integrera kunskapshöjande moment i övningens struktur, och överväga att förtydliga lärandemålen ytterligare i scenarioupplägg och genomförande, för att underlätta uppföljning och bedömning hos samtliga observatörer.
- Respektive aktör bör i framtida övningar överväga aktörsutvärdering som komplement till systemutvärdering.

Bakomliggande orsaker till resultatet

Flera faktorer påverkade övningens utfall. Nedan sammanfattas de mest framträdande orsakerna:

- **Tydlighet i roller och ansvar:**
Övningen bidrog till ökad förståelse och samverkan mellan civila och militära aktörer, men variationen i bedömningarna visar att behovet av tydligare roller, ansvar och samordningsformer kvarstår.
- **Informationsdelning och kommunikation:**
Flödet av information mellan civila, militära och privata aktörer fungerade inte fullt ut. Ansvar och roller för informationshantering var inte alltid tydligt definierade, och relevant data saknades ibland i rätt tid eller format.
- **Aktivitetsnivå och engagemang:**
Låg aktivitet från vissa aktörer kan delvis förklaras av stort antal deltagare i samma rum, vilket begränsade möjligheten att delta aktivt. Även övningens komplexitet och varierande erfarenhet inom området kan ha påverkat deltagandet. Trots detta bedöms samtliga aktörer, särskilt delövningsledare, ha genomfört sina uppgifter väl.

- **Juridiska frågeställningar:**
Diskussioner kring lagstiftning och tolkningar i gränslandet mellan civil och militär verksamhet visar behovet av ytterligare förtydliganden och gemensam förståelse för juridiska frågor inom totalförsvaret.
- **Utveckling av arbetssätt:**
Att många observatörer bedömde att övningen bidrog till utveckling av arbetssätt indikerar att momenten var relevanta och utmanande. Variationer i upplevd utveckling kan förklaras av skillnader i scenarioinnehåll, involvering eller övningsupplägg.
- **Kunskap om samhällsviktiga transporter:**
Bedömningen att kunskapen förbättrades tyder på att övningsmomenten stärkte deltagarnas förståelse. Där svar uteblev kan det bero på att lärandet inte var lika tydligt i alla delar eller att underlag för bedömning saknades.
- **Kommunikation vid högsta beredskap:**
Det omfattande diskussionsutbytet kring kommunikation visar stort engagemang och en gemensam insikt om behovet av tydliga rutiner genom hela hotskalan.

Rekommendationer

Utifrån analysen identifieras följande rekommendationer för framtida totalförsvarsövningar inom transportområdet:

1. **Förtydliga ansvarsfördelningen**
 - Utarbeta och sprid en gemensam modell för ledningsstruktur och beslutsmandat vid höjd beredskap.
2. **Utveckla kommunikationsrutiner**
 - Fastställ gemensamma principer för informationsdelning, klassificering och tekniska plattformar.
 - Säkerställ redundans i kommunikationssystemen vid störningar.
3. **Stärk gemensam planering mellan civila och militära aktörer**
 - Planera gemensamma övningsmoment där samordning och prioritering av resurser tränas praktiskt.
4. **Etablera systematisk erfarenhetsåterföring**
 - Inför en enhetlig mall och process för dokumentation och analys av lärdomar efter övningar.
5. **Öka kontinuiteten i övningsverksamheten**
 - Genomför återkommande mindre övningar mellan större övningstillfällen för att upprätthålla samverkansförmågan.

Slutsats

Totalförvarsövningen DSM25 visade att den svenska sjöfartssektorn har en grundläggande förmåga att stödja totalförsvaret vid högsta beredskap. Samtidigt tydliggjordes behovet av mer formaliserade samarbetsformer mellan civila och militära aktörer.

De mest framträdande utvecklingsområdena finns inom ledning, kommunikation och erfarenhetsåterföring. Genom fortsatt gemensam planering, regelbundna övningar och tydligare ansvarsfördelning kan totalförsvarets samlade transportförmåga stärkas.

Övningen uppfyllde i stort sitt syfte och gav deltagarna möjlighet att pröva samverkan i en komplex händelse. Samtidigt väcktes vissa frågor kring hybridformatets lämplighet, som kan vara viktigt att se över vid planering av framtida övningar. En viktig lärdom var vikten av tydlig planering för att rätt funktioner ska aktiveras vid rätt tidpunkt. Samtidigt identifierades behov av bättre tidsbalans och större inkludering av alla perspektiv.

Sammantaget ger de iakttagelser, erfarenheter, åtgärder och behov som framkom genom övningen ett gott underlag för fortsatt utveckling och bör följas upp med ytterligare moment och träningstillfällen.

Övningen var den första i sitt slag och markerar ett viktigt steg i utvecklingen av samverkan mellan privata och offentliga aktörer inom sjötransportsektorn. Den hade inte varit möjlig att genomföra utan näringslivets aktiva medverkan, vilket bidrog starkt till övningens realism och relevans.

Näringslivets insats tydliggör inte bara den centrala roll de har inom totalförsvaret, utan visar också på ett starkt ansvarstagande för Sveriges beredskap framåt. Det är av stor vikt att denna samverkan fortsätter att utvecklas genom återkommande övning och dialog.

Ett varmt tack riktas till samtliga deltagare, observatörer, protokollförare för deras engagemang och viktiga bidrag som möjliggjort övningens framgångsrika genomförande.

Register över bilagor

Bilaga 1 Observationstabeller.

Sammanställning av observatörernas iakttagelser under DSM25.

Bilaga 2 Enkätresultat

Resultat från enkät till deltagare, före och efter övningen.

Bilaga 3 Identifierade åtgärder

Sammanställning av identifierade åtgärder från delövning F1-F6.

Bilaga 1 Observationstabeller

I bilagan redovisas sammanställningar av observatörernas iakttagelser under totalförsvarsövningen.

Aktörsgemensamt mål 1

- Utveckla svensk totalförsvarsförmåga inom transportsektorn.

Totalt fem observatörer har gjort bedömning och svarat på nedanstående frågor.

Nr	Utvärderingsfrågor	4 Stämmer mycket bra	3 Stämmer ganska bra	2 Stämmer mindre bra	1 Stämmer inte alls	Blankt/ inget svar
1	Det finns tydliga kontaktvägar mellan civila och militära aktörer (vid avsaknad av militära aktörer ska denna fråga ej besvaras).		40%	60%		
2	Aktörerna inom transportsektorn förstår varandras roller, mandat och behov.	20%	60%	20%		
3	Samordning mellan civila och militära aktörer förbättrades under övningens gång.	40%	40%	20%		
4	Aktörerna uppvisar förståelse om det är någon skillnad i sina uppgifter vid högsta beredskap mot normalläge.	80%	20%			

5	Den information som finns tillgänglig är tillräcklig för att planera och genomföra transporter.		20%	80%		
6	Informationsflödet stödjer samordningen mellan civila och militära aktörer vid transporter.			60%		40%
7	Det finns en gemensam förståelse mellan aktörerna om vilka uppgifter som ska prioriteras för att uppnå totalförsvarets behov.	40%	40%			20%
8	Civila och militära resurser samordnades effektivt för att uppnå gemensamma mål.	40%	40%	20%		

Nr	Utvärderingsfrågor	Ja	Nej	Kan inte bedöma
9	Aktörerna kan hantera oenigheter under övningen om uppgifter på ett bra sätt.	80%		20%
10	Fanns det inslag i övningen som stödde deltagarnas lärande och utveckling.	100%		

Aktörsgemensamma mål 2

- Genomföra övningen på ett sätt som främjar lärande och utveckling för alla deltagande aktörer, vilket ger långsiktiga fördelar för både individer och organisationer.

Totalt fem observatörer har gjort bedömning och svarat på nedanstående frågor.

Nr	Utvärderingsfrågor	Ja	Nej	Blankt/ inget svar											
11	Får alla aktörer komma till tals/ får genomföra en uppgift?	100%													
12	Kunde aktörerna under övningen tydligt uttrycka sina roller och ansvar gentemot varandra?	100%													
13	Exempel	Se kommentar och observation under tabell.													
14	Aktörernas kunskap om samhällsviktiga transport förbättrades under övningens gång.	80%		20%											
15	Aktörernas kunskap om lagar och regler förbättrades under övningens gång.	100%													
16	I vilken grad observerades samsyn om uppgifter och prioriteringar mellan aktörer.	Skala 1 - 5 där 5 är "i mycket hög grad". <table><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr><tr><td></td><td></td><td>20%</td><td>40%</td><td>20%</td></tr></table>			1	2	3	4	5			20%	40%	20%	20%
1	2	3	4	5											
		20%	40%	20%											
17	Fanns det tydliga moment i övningen där deltagande aktörer fick möjlighet att utveckla befintliga arbetssätt?	60%	20%	20%											
18	Fanns det motsvarande moment i övningen där deltagande aktörer fick möjlighet att utveckla nya arbetssätt?	60%	20%	20%											
19	Samarbetade olika aktörer väl med varandra under övningen?	80%		20%											
20	I vilken utsträckning skapade övningens upplägg möjlighet till lärande hos deltagande individer/aktörer	Skala 1 - 5 där 5 är "i mycket hög grad". <table><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr><tr><td></td><td>20%</td><td></td><td>20%</td><td>60%</td></tr></table>			1	2	3	4	5		20%		20%	60%	
1	2	3	4	5											
	20%		20%	60%											

Aktörsgemensamma mål 3

- Säkerställa en effektiv kommunikation under övningens gång för varje aktör/deltagare, vilket gör det möjligt för varje aktör att reagera på förändrade förhållanden under övningens genomförande.

Totalt fem observatörer har gjort bedömning och svarat på nedanstående frågor.

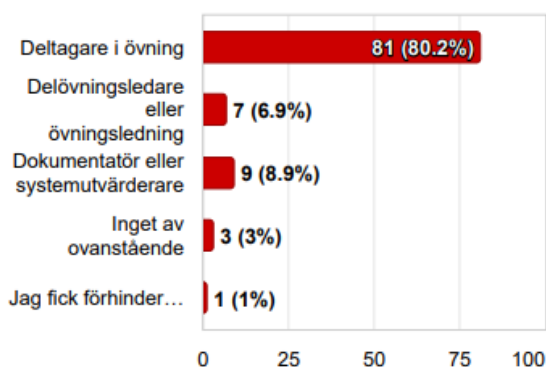
Totalt: 16 deltagare har gjort bedömning och svarat på nedanstående frågor.						
Nr	Utvärderingsfrågor	4 Stämmer mycket bra	3 Stämmer bra	2 Stämmer mindre bra	1 Stämmer inte alls	Blankt/ inget svar
21	Aktörerna har förståelse för de andra aktörernas roll	20%	60%			
22	Var kommunikationsvägarna tydliga och kända för alla deltagare?			100%		
23	Vilka finns representerade i övningen?	Militär			100%	
		Civil			40%	
		Myndighet			100%	
		Företag			100%	
		Organisation			80%	
24	Samtalet är mer av en monolog än dialog.			20%	80%	
27	Hur tydligt uppfattades information som kommunicerades av deltagarna?	20%	40%			40%
28	Det förs mycket diskussion om HUR kommunikationen i HB fungerar	40%	60%			

Nr	Utvärderingsfrågor	Ja	Nej	Kan inte bedöma
25	Om privata aktörer finns med runt bordet, förstår privata aktörer skillnaden mellan "normal läge" och HB?	100%		
26	Det fanns brister i informationen som kommunicerades under övningen.	40%	40%	20%

Bilaga 2 Enkät

En enkät skickades ut dagarna efter genomförd övning och gick ut till samtliga som deltagit i övningen, totalt 166 personer. Antal mottagna svar var 101 vilket motsvarar knappt 61%. Formatet på enkäten var strikt anonym vilket gör att det inte går att se vem som har svarat och vad de har svarat. Enkäten innehöll totalt cirka 25 frågor, antalet frågor varierade beroende på den svarandes roll i övningen. Nedan ger en överblick över hur övningsdeltagarna fördelade sig:

Vilken roll hade du i övningen?

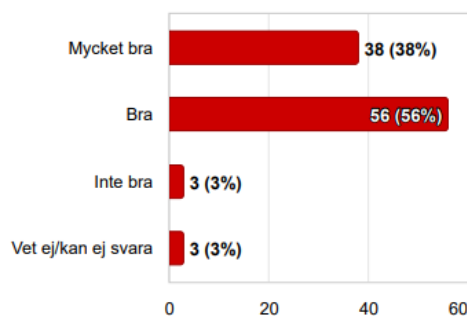


Resultat av enkät

Före övningen:

Förberedelserna inför övningen har för vissa pågått en längre tid varav andra blivit involverade under våren/försommaren, beroende på roll. Av den anledningen ville vi gärna ta reda på om deltagarna kände sig förbereda inför övningen samt hur de upplevde att instruktionerna var inför övningen:

Hur tydliga var instruktionerna före och under övningen?



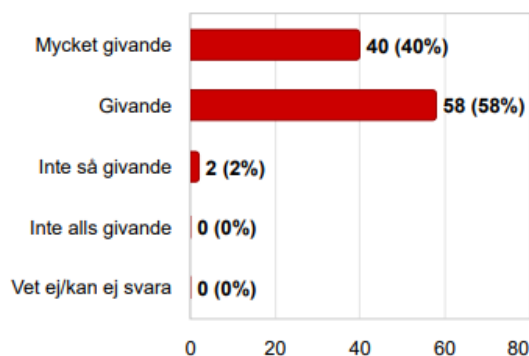
Deltagarna i övningarna upplevde överlag att instruktionerna och materialet var tydligt och att de kände sig förberedda. Även de genomgångar och simuleringar

som hölls sågs som positivt. Vissa uttryckte att de gärna mottagit underlagen tidigare innan övningen.

Vi undersökte också ur aktörerna upplevde kontakten med andra aktörer inför övningen. Vissa deltagare har haft kontakt med flertalet aktörer, andra mestadels med övningsledning och gemensamt är att de är övervägande positiva. Dock ser vi att vissa deltagare här saknade vissa uttalade aktörer.

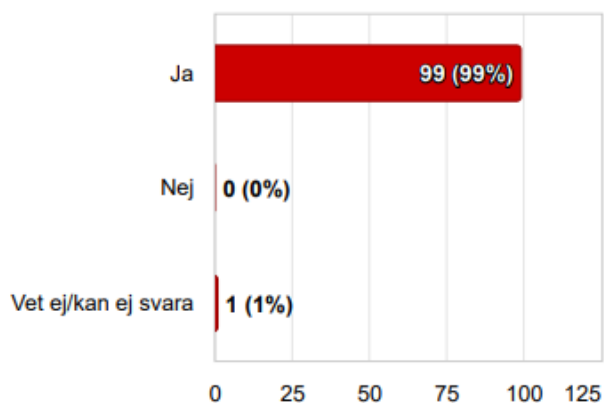
Under övningen

Hur givande tyckte du att övningen var?



För att mäta hur känslan var under övningen så ställde vi frågor kring hur givande samt hur engagerande deltagarna tyckte att övningen var. Resultatet visar att deltagarna upplevde att det var överlag givande/mycket givande och samma siffror visar sig på nivå av engagemang.

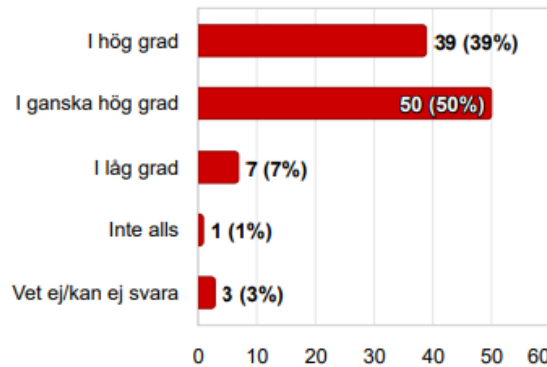
Kan en övning, likt denna, vara ett sätt att stärka privat offentlig samverkan inom er beredskapssektor i totalförsvaret



En övervägande majoritet av som deltog ansåg att det var viktigt eller mycket viktigt att delta i en totalförsvarsövning som denna. Vidare ansåg i stort sett alla deltagare att en övning likt denna är ett bra sätt att stärka privat offentlig

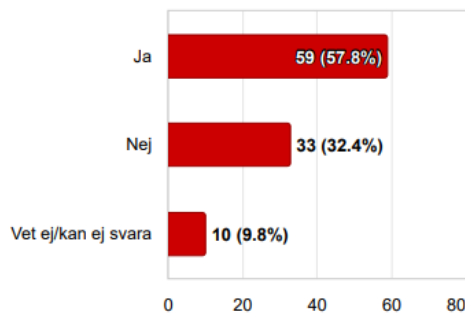
samverkan inom ens beredskapssektor. Många lyfte värdet av att ses och lära av varandra men även behov av diskussioner för att vad som är viktigast i Höjd beredskap.

I vilken grad upplever du att övningen ökade din förståelse för svensk sjötransportförmåga under höjd beredskap?



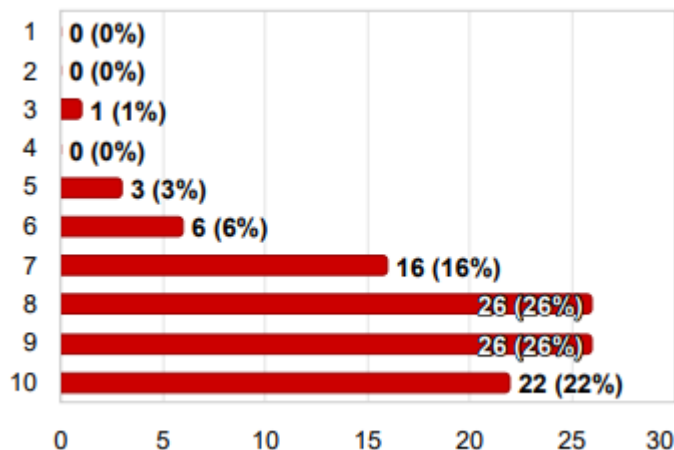
En majoritet ansåg att övningen ökade förståelsen för svensk sjötransportförmåga. Det många lyfter var att diskussionerna mellan aktörer var det som bidrog allra mest till den ökade förståelsen. Det var genom dialoger förståelsen för lagar, rutiner och ansvar tydliggjordes samt vad som framåt behöver förtydligas och förbättras i detta arbete.

Upplevde du att alla relevanta aktörer fanns med i övningen?



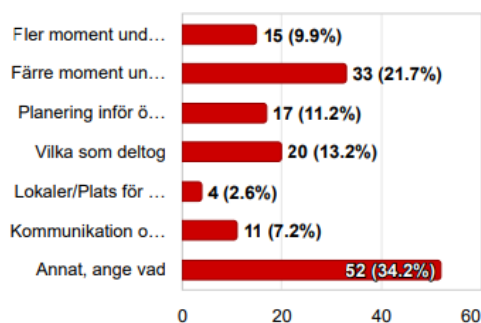
De flesta som deltog ansåg att de aktörer som var relevanta för övningen fanns på plats i övningsmomentet men det fanns de som saknade vissa aktörer eller vissa specifika kompetenser från aktörer. De allra flesta av aktörerna som nämns fanns med i övningen men då övningen var uppdelad i fem olika delövningar saknades vissa aktörer i vissa delövningar.

Hur nöjd är du med övningen som helhet? (där 10 är som mest nöjd)



En övervägande majoritet var nöjda, eller mycket nöjda, med övningen i sin helhet och i stort sett alla kan tänka sig att delta på en liknande övning i framtiden. Som tidigare nämnts så var det de dialoger som pågick mellan aktörerna på delövningarna som bidrog allra mest till detta resultat.

Vad kan förbättras till nästa gång?



Det var fler som ansåg att övningen borde ha innehållit färre moment än fler moment. Detta kan kopplas till det som lyfts i flertalet frågor, att det uppstod tidsbrist i flera moment. Tidsbrist uppstod många gånger i ett starkt engagemang med mycket diskussioner vilket i sig är positivt. De som lyft att det bör finnas fler moment har pekat på specifika delar de saknade i sin delövning.

Sammanfattningsvis lyfter många deltagare att de är positiva till övningen, både gällande plats och övningsupplägg. Flera nämner att det har varit både nyttigt,

lärorikt och givande att öva tillsammans och att det gav mycket för framtiden att delta i detta.

Bilaga 3 Sammanställning av identifierade åtgärder

I bilagan finns en sammanställning av identifierade åtgärder från respektive delövning i skrivbordsdelen, inom totalförsvarsövning DSM25. Dessa utgjordes av totalt sex stycken delövningar indelade i moment och arbetssteg med ingångsvärden.

Åtgärder som identifierats kan behöva vidtas av *någon* aktör för att verksamheten ska fungera på ett önskat sätt. Här finns ingen information om vem eller vilka som ska säkerställa att åtgärden ombesörjs.

Övningsmoment som ingår i olika delövningar

ID	Övningsmoment	Övas i delövningar (tabletop)	Övas i delövningar (fartyg)
S50K	Hantering av och samverkan kring fraktfartstillstånd för sjötransporter	F4/F5,	
S51K	Hantering av beredskapslotsning	F2, M1	F2, F6
S52K	Hantering vid aktivering av beredskapsled	M1	
S54K	Hantering av sjötrafikorder genom VTS-central	F6, M1	
S55K	Hantering av eskortering av fartyg	F2, M1	F2
S57K	Hantering av bemanning av fartyg	F1, F2, F6	
S58K	Hantering av haveri som leder till oljeutsläpp och farledshinder	F4/F5	F4/F5
S60K	Sjötrafikledning genom VTS-central	F6, M1	
S61K	Hantering av allmän sjötrafikankvisning med stöd av sjötrafikcentral (dvs. Sweden Traffic)	F3, M1	
S62K	Hantering av förfogandebeslut av last och genom sjötransportläggande	F2,	
S63K	Hantering av förfogandebeslut för varv	F4/F5	
S64K	Hantering av statlig krigsförsäkring – Garanti Riksgäld	F1	
S65K	Hantering av statlig krigsförsäkring – Garanti Myndighet – FM	F2	
S66K	Hantering av statlig krigsförsäkring – KFN - återförsäkring	F4/F5	
S67K	Hantering av statlig krigsförsäkring – KFN - direktförsäkring	F6	
S68K	Hantering av medföljande militär bevakningspersonal	F3	

Endast de moment som har någon identifierad åtgärd tas upp, detta är ingen fullständig lista över alla moment som övades. Listan över åtgärder ska därför inte ses som vare sig rangordnad eller uttömmande.

Delövningsprotokoll för F1 Furetank

Nr	ID/Moment/fas	Identifierad åtgärd
1	Ingångsvärden	Tydliggör begrepp, en definitionslista, exempel på begrepp högsta beredskap.
2		Utred ifall polismyndigheten har register för säkerhetschefer på rederier. Om sådant register finns är det centralt att de uppdateras dvs säkerställ att en sådan rutin finns.
3		Fördyligande kring: - viss lagstiftning ISPS nivå, hamnskyddslagen. - Fraktfartstillstånd, och om de är tillämpliga i enbart begränsade geografiska områden där det råder höjd beredskap
4		Utreda möjlighet att säkra personalförsörjning genom att bemanna upp med utländsk arbetskraft.

Delövningsprotokoll F2 Sirius/ Preem (Mercurius)

Nr	ID/ Moment/fas	Identifierad åtgärd
1	Ingångsvärden	Tydliggör begrepp och lagstiftning.
2		Beskrivning avseende fraktfarttillstånd från Transportstyrelsen
3		Undersök möjligheten att skeppshypotekskassan kan stötta staten, rederierna och Försvarsmakten med finansiering. Alternativa långgivare till ordinarie banker, t ex Riksgälden. - Utred ”krigsutbrottklausul”.
4		Klargör hur beredskapslots ska beställas.
5		Klargöra vem som är ansvarig för ransonering av drivmedel och hur det ska gå till.
6		Tulldeklaration. Hur ska deklaration göras i system MSW när någon myndighet gjort ett förfogandebeslut av fartygets last. - Behöver Preem upprätta ett nytt ESD och ändra det från skatteupplag Danmark till Finland? - Klarlägg vilken information Tullverket behöver? - Utred lag (1995:439) om beskattning, förtullning och folkbokföring under krig eller krigsfara.

Delövningsprotokoll F3 Styröbolaget

Nr	ID/ Moment/fas	Identifierad åtgärd
1	Ingångsvärden	Befintlig krisorganisation och krisplan- fungerar den i högsta beredskap (krisorganisation)? - Tydliggör hur fördelningen av exempelvis bunker ska ske, samt prioritering av transporter ska se ut och vad som ska prioriteras. - Utveckla samverkan mellan kommuner, regioner, SKR avseende sjötrafiken. - Arbeta vidare med att säkra en fungerande bemanning för rederierna i höjd beredskap, kartlägg minimipersonal som behövs för att kunna utföra uppgifter och de som kan behövas extra i förhöjt hotläge.
2		Myndigheterna har meddelat att skyddsnivå 2 gäller för fartyg och hamnanläggningar i Göteborgsområdet. Styröbolagets verksamhet omfattas inte av ISPS-koden, men bolaget är medveten om den höjning som gjorts i området där verksamheten bedrivs. - Saknas i vilken omfattning kollektivtrafik och nationell trafik ska samsas. - Klarlägg gränser gällande rederier i ISPS - Säkerställ i den nya beredskapsplanen hur hantering av ”smutsiga” fartyg ska hanteras samt vem som ska ansvara för det.
3		Genom allmän sjötrafikanvisning har Försvarsmakten meddelat att rederiet ska vidta ett antal skyddsåtgärder. - Tydliggör vem som har ansvar för att vidarebefordra information från Försvarsmakten gällande allmän sjötrafikanvisning.

4		Styrsöbolaget mottar hot att antagonister kommer överta ett av rederiets fartyg. Styrsöbolaget aktiverar sin krisorganisation och vidtar åtgärder enligt sin krisplan. - Utred möjlig kameraövervakning ombord på fartygen för att skydda medarbetare och resenärer.
---	--	---

Delövningsprotokoll F4/F5 StenaLine

Nr	ID/ Moment/fas	Identifierad åtgärd
1	Ingångsvärden	Myndigheterna har meddelat att skyddsnivå 2 gäller för fartyg och hamnanläggningar i Göteborgsområdet. Styrsöbolagets verksamhet omfattas inte av ISPS-koden, men bolaget är medveten om den höjning som gjorts i området där verksamheten bedrivs. - Tydliggör vem som har ansvar att kommunicera ut det samt hur det når ut till alla berörda kopplat till höjning av ISPS nivå.
2		Fraktfartstillstånd. Stena Line (inklusive Svitser) ansöker om Fraktfartstillstånd från Göteborg till ODD/Landskrona. - Tydliggör riktlinjerna för fraktfartstillstånd. Särskilt kopplat till utmaningarna säkerhetsklassning av informationen.

Delövningsprotokoll F6 WalleniusSOL

Nr	ID/ Moment/fas	Identifierad åtgärd
1	Ingångsvärden	Värdlandsstöd Fas 2. Seminariediskussion hur värdlandstransport från Norge genom Sverige till Finland ska genomföras med stöd från civil logistikaktör. - Utred krav på sanering mellan nordiska länder.
2		Wallenius Marine påbörjar lastningsplan där behov uppstår att göra en noggrann stabilitets beräkning, klassningsbolaget DNV kontaktas samt beräkning på tillförande av kompletterande SOLAS utrustning med hänsyn taget till det höga antalet passagerare. - Utred möjlighet till undantag i stabilitetsberäkning.
3		Wallenius Marine kontaktar Transportstyrelsen för ansökan om undantag av säkerhetsutrustning för denna enskilda resa avseende transport av militär personal samt hantering av farligt gods ombord. - Kartlägg möjlighet till dispens från Transportstyrelsen gällande certifikat under högsta beredskap.

Sammanställning av identifierade åtgärder från delövningar F1- F6

ID	Moment	Nr	Sammanställning från alla delövningar	Kan vara att:
S50K	Hantering av och samverkan kring fraktfartstillstånd för sjötransporter (funktion central sjötransportledning).	1	Rederi ansöker om fraktfartstillstånd. - Utred om fraktfartstillstånd ska/kan kombineras med FM passersedel. - Utred hur ansökan faktiskt kommer förmedlas mellan aktörerna i och med skyddsvärd information. - Tydliggör rutin i förhållande till den brådska som föreligger. - Utred vilka fartyg som ska omfattas av fraktfartstillståndet. Samt vilka fartyg som bör ha undantag.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar - Utarbeta rutin - Information om detta till berörda.
		2	Transportstyrelsen bifaller (eller avslår) ansökan och informerar rederi och samverkansintressenter. - Utred möjlighet att ge fraktfartstillstånd muntligt. - Klarlägg hur det ska förmedlas till berörda (till och från rederierna).	- Utarbeta metod/rutin. - Information om detta till berörda som rederier etc.
		3	Vid bifall ställs eventuellt ransoneringsbevis ut. - Klarlägg hur bevisen ser ut och fördelas till berörda.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta till berörda.
S51K	Hantering av beredskapslotsning (funktion ledning och skydd).	4	Marinstaben upprättar sjötrafikorder vid behov efter samverkan med Sjöfartsverket. - Säkerställ att försäkringsperspektivet är omhändertaget för fartyg och rederier.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar - Utarbeta rutin - Information om detta till berörda.
		5	Försvarmakten ställer ut sjötrafikorder till befälhavaren på aktuellt fartyg. Denna sjötrafikorder kommer att lämnas fysiskt av beredskapslots, kustbevakningstjänsteperson eller av annan anlitad av Försvarmakten när denne kommer ombord. - Se över formatet i sjötrafikordern, vilka delar kan delges etc.	- Utarbeta metod/rutin - Information om detta till berörda som rederier etc.
		6	Beredskapslotsning genomförs.	- Utforska juridiska möjligheter,

			- Se över definition för tvångslotsning/beredskapslotsning. - Se över mandatet för beredskapslotsen. - Utred finansiell ersättning till beredskapslotsen. I dagsläget har Sjöfartsverket samtliga lotsar, även om Försvarsmakten kan fatta beslut om att anlita lots/beredskapslots.	- mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta till berörda.
S54K	Hantering av sjötrafikorder genom VTS- central (funktion: central sjötransportledning).	7	Fartyg anlöper till planerad destination. - Utred vem som ska fatta beslut om avsteg i rapporteringsskyldigheten och ta fram en rutin för det.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta till berörda.
S57K	Hantering av bemanning av fartyg (funktion: bemanning av fartyg).	8	Berörda rederier erhåller beslut om att aktivera krigsorganisation i land och ombord på fartyg. - Utred eventuellt avmönstringsförfarande av utländska besättningsmedlemmar.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Utarbeta rutin. - Information om detta till berörda.
		9	Arbetsförmedlingen överlämnar beslut till berörda rederier: - Utred om det måste vara fysisk överlämning av beslut till berörda, kan överlämning ske på annat sätt?	- Utarbeta rutin. - Information om detta till berörda.
		10	Transportstyrelsen tar emot ansökan och beslutar om dispens. - Utred om dispensererna blir allt för omfattande och kan riskera att ifrågasättas av internationella motparter? Möjlig konsekvens av det kan vara att fartyget ligger stilla. - Utred möjlig lagändring, som medger dispenser för fler befattningar (befälhavare, teknisk chef) - Utred möjliga dispenser för vilotider.	- Använda personalresurser effektivt ”rätt person på rätt plats”, kraftsamla personal. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regler.
		11	Arbetsförmedlingen tar emot förfrågan om tillgänglig personal och kontrollerar personaltillgänglighet i aktuella register: - utred om det finns prioriteringsordning i systemet gällande personal det råder konkurrens om. Samarbete med transportstyrelsens sjömansregister, befintliga avtal för sjötransporter, fraktfartstillstånd som finns. - Utred möjligheter med att ”få hem” svensk sjögående personal som arbetar/befinner sig utanför Sveriges gränser. - Utred samarbete om bemanningspool för sjömän mellan rederier.	- Använda personalresurser effektivt ”rätt person på rätt plats”, kraftsamla personal. - Metod, rutin, ta fram överenskomna prioriteringsprinciper. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regler.

		12	Transportstyrelsen tar emot förfrågan om behov av personal och kontrollerar personaltillgänglighet i aktuella register. - Utred om möjlighet finns att i högre grad utnyttja tidigare värnpliktiga/sjömän från marinen i handelsflottan och /eller civila skärgårdstrafiken.	- Använda personalresurser effektivt "rätt person på rätt plats", kraftsamla personal. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regler.
		13	Rederier sammanställer lista med tillkommande personalbehov (både på fartyg och nyckelpersoner i land) och därför ska pliktas. Denna lista förmedlas till Arbetsförmedlingen. - Se över möjligheterna att skyndsamt återinföra behörigheter hos personal med utgångna behörigheter. - Utred möjligheter att ha "reservlistor" över tidigare anställda och behörig personal som kan kallas hem för tjänstgöring vid höjd beredskap. - Se över möjligheterna att även ha besättning som kan utgöras av personer från andra Natoländer.	- Se över om det är praktiskt möjligt att göra det med befintliga tekniska system. - Förbättra, ta fram ny rutin. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klarlägga olika myndigheters policy kring frågan om besättningar kan utgöras av personer från andra Natoländer. - Att identifiera och säkra personalresurser, rutin för lista.
		14	Arbetsförmedlingen tar emot personal som ska pliktas och gör disponibilitetskontroll hos plikt- och prövningsverket. - Utred möjlighet till civilplikt för sjögående personal.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		15	Arbetsförmedlingen informerar berörd personal om anvisning till arbete under allmän tjänsteplikt. - Se över möjlighet att administrationen kan gå snabbare.	- Förbättra, ta fram ny rutin.
		16	Rederiet skickar information om mönstrad personal till Transportstyrelsen. - Förtydliga om och hur delgivning av information kring mönstring kan sändas i ett senare skede till transportstyrelsen.	- Se över om det är praktiskt möjligt att göra det med befintliga tekniska system. - Förbättra, ta fram ny rutin.
S61K	Hantering av allmän sjötrafikanvisning med stöd av sjötrafikcentral (dvs. Sweden Traffic) (funktion: skydd och ledning).	17	Försvarsmakten fattar beslut om allmän sjötrafikanvisning. - Utarbeta information om allmän sjötrafikanvisning exempelvis vad det är, hur det kommer fungera mm.	- Information om detta till alla som kan vara berörda.

S62K	Hantering av förfogande avseende last och sjötransportåläggande (funktion: central sjötransportledning).	18	Försvarmakten identifierar lämplig last och fartyg. - Utveckla en central funktion för sjötransportledning som sammanställer information om tillgängliga fartyg och laster.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta.
		19	Försvarmakten fattar förfogandebeslut (ett beslut för last och ett beslut för sjötransportåläggande) enligt fastställda formulär. - Ta fram blankett	
		20	Rederi begär ersättning från värderingsnämnd (Länsstyrelsen) för genomförd transport. - Utred hur värderingen och den praktiska hanteringen ska gå till. - Utred om annan aktör/ staten kan betala i förskott (i enlighet med praxis) för rederiets utgifter.	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		21	Lastägare begär ersättning från värderingsnämnd (Länsstyrelsen) för sin last och övriga kostnader. - Utred betalningsström.	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta. - Kartlägga systemstöd, teknisk lösning.
S63K	Hantering av förfogande av varvsverksamhet (funktion: central sjötransportledning).	22	Försvarmakten har ett omedelbart behov av att fartyg repareras. - Utred vem som står för kostnaderna vid reparation när det är Försvarmakten som prioriterar (försvarmaktens behov som tillgodoses).	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		23	Rederiet identifierar lämpligt varv. Detta sker i samverkan med Försvarmakten. - Utred möjligheter att nyttja varv utanför Sverige. - Utred behov av löpande information om tillgänglig varvskapacitet. - Klargör vem som har mandatet att identifiera och besluta om lämpligt varv för fartyget.	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		24	Reparation genomförs av varv. - Utred hur klassningssällskapen kommer in i processen, godkänna vidtagna åtgärder.	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta.

		- Klargör hur ”förenklad värderingsbesiktning” för varv kan gå till.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		25 Reparation besiktigas av klassningssällskap. - Utred om Krigsförsäkringsnämnden kan försäkra särskilt kopplat till varv.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Utarbeta rutin.
		26 Varv begär ersättning från värderingsnämnd för genomfört arbete och andra kostnader. - Skapa blankett för ansökning av ersättning hos värderingsnämnd. - Vidare utredning om vem som tar varvet och rederiets kostnader. - Utred om Försvarsmakten eller annan statlig aktör kan betala i förskott (i enlighet med praxis för varvets utgifter).	- Klargöra roll och ansvar. - Utarbeta rutin. - Information om detta - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
S64K	Hantering av statlig krigsförsäkring – KFN-direktförsäkring [funktion: Krigsförsäkring]	27 Krig har utbrutit och befintliga försäkringar upphör att gälla. Rederiet kan inte själva erhålla kommersiell försäkring. KFN kan i dagsläget bara erbjuda försäkring avseende KASKO- krigshändelser. - Utred hur redaren kan få tillgång till P&I försäkring. - Klargör om Riksgälden kan ge finansiellt stöd för dessa försäkringar. - Förtydliga redarens ansvar vid krigsskador samt vilka försäkringar som är obligatoriska.	- Klargöra och utreda avseende KFN. - Sprida information om gällande lagstiftning.
		28 Rederi tar kontakt med KFN (krigsförsäkringsnämnden) för att ansöka om statlig krigsförsäkring. - Utveckla hur kontakt med KFN ska gå till. - Utred bemanning av KFN i hela hotskalan, beakta GAREX lösning.	- Ta fram sambandsplan till KFN. - Rutin för samband med KFN om försäkringar. - Se över KFN organisation och bemanning i hela hotskalan.
		29 När parterna är överens ställer KFN ut försäkringshandlingar som förmedlas till rederi. - Ta fram rutin för betalningsflöde, inkommande och utgående. - Utred hur betalningsflöde ska upprättas mellan parter (dvs. premier och försäkringsersättning) - Utred hur rederi ska hantera försäkringscertifikat (utfärdade av Transportstyrelsen).	- Utveckla rutin. - Se över teknisk lösning. - Klarlägg hantering av vissa certifikat.
S65K	Hantering av finansiell säkerhet	30 Krig har brutit ut och befintliga försäkringar upphör att gälla.	- Utforska juridiska möjligheter,

	från myndighet – Försvarmakten (funktion krigsförsäkring)		- Utred möjlighet att skeppshypotek, andra finansieringsinstitut, inte säger upp befintlig finansiering. - Kan något finansieringsinstitut ta ett större finansiellt ansvar i krig?	mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar.
		31	Rederi säkerställer att förfogandebeslut omfattar finansiell säkerhet från Försvarmakten. - Utred konsekvenserna av att betalning till rederi sker i efterhand. - Utred möjlighet till förskottsbetalning till rederi.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar.
		32	Rederi ansöker om försäkringscertifikat hos Transportstyrelsen (baserat på utställd garanti). - Utred hur Transportstyrelsen ska hantera försäkringscertifikat. Hantering av försäkringar måste bli tydligt för samtliga typer av förfogande samt vad försäkringarna täcker.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Klargöra roll och ansvar. - Information om detta. - Kartlägga systemstöd, teknisk lösning. - Utarbeta rutin.
S66K	Hantering av statlig krigsförsäkring-återförsäkring (funktion: Krigsförsäkring).	33	Försäkringsbolagen kan inte ta risk p.g.a. återförsäkring inte kan ske på den kommersiella marknaden. - Utred om försäkringsbolag kan återförsäkra P&I. - Klargör om möjligheten för Riksgälden kan ge finansiellt stöd för försäkringslösning. - Utred hur till exempel varv ska kunna ta emot fartyg om det inte har gällande KASKO-försäkring.	- Utveckla rutin. - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		34	KFN tar fram erbjudande på återförsäkring baserat på standardvillkor. - Utforska möjlighet för KFN att framarbete villkor och avtal som är sömlösa i förhållanden till försäkringstagaren.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		35	KFN erbjuder återförsäkring och genomför förhandling med försäkringsbolag. - Utred handlingsalternativ för KFN om KFN vid givet tillfälle är fulltecknad. - Klargör om möjlighet finns att öka belopp för krigsförsäkring och krigsåterförsäkring.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		36	När parterna är överens ställer KFN ut återförsäkringsavtal som förmedlas till försäkringsbolag.	- Utveckla rutin. - Utforska juridiska möjligheter,

			- Utred hur betalningsflöden ska upprättas mellan parter (dvs. premier och försäkringsersättning).	mandat, regelverk.
S68K	Hantering av medföljande militär bevakningspersonal	37	Militär bevakningspersonal går ombord fartyget och legitimerar sig. - Utred om det går att ändra processen så att bevakningspersonalen legitimerar sig innan de kliver ombord.	
		38	Militär bevakningspersonal skyddar fartyget. - Tydliggör det juridiska spelrummet vad gäller exempelvis nödvärn	
S81K	Hantering av skyddsnivå för hamn	39	Polisen informerar att skyddsnivå 2 gäller. - Klargör vilka typer om hamnar som omfattas av lagen om sjöfartsskydd och hamnskydd - klargör hur hamnar kan söka om en högre skyddsnivå - utvärdera möjligheten att utveckla tillämpningen av den så kallade ISPS koden.	- Utveckla rutin - Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		40	Hamn vidtar åtgärder enligt instruktion från Transportstyrelsen. - Utred vad som gäller för icke-ISPS klassade hamnar om Transportstyrelsen begär att de höjer nivån. Är det möjligt att få stöd från Polismyndigheten? - Klarlägg försvarsmaktens möjlighet till ökad bevakning/skydd av hamn med ISPS klassning 2 och 3.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk. - Rutin, se över roller och mandat, vilka är berörda att bistå.
S82K	Hantering av sabotage och dispensansökningar	41	Reparationer på Huvud- och hjälpmaskin: Besättningen upptäcker sabotage både på huvud- och hjälpmaskiner. Utrustning är sönderslagen och kablar avklippta. Furetank kontaktar Wärtsilä/ Desab. Har leverantörerna kapacitet och förmåga att på kort varsel bistå med både personal och reservdelar? - Undersök möjligheten till beredskapslager för reparationsberedskap.	- Utforska juridiska möjligheter, mandat, regelverk.
		42	Reparationer på Livflottar: Besättningen upptäcker sabotage på livflotte. Västkustens Flotteservice kontaktas. Har leverantören kapacitet och förmåga att på kort varsel bistå med både personal och reservdelar? - Utred transportmöjlighet för att få livflottarna till rätt lokalisering. - Utred möjlighet för reservdelslager.	- Utveckla samverkan. - Utveckla rutin.
		43	Reparationer på system på bryggan. Besättningen upptäcker sönderslagen utrustning på bryggan. Furetank kontaktar Furuno. Har leverantören kapacitet och	- Utveckla samverkan rederier emellan.

			förmåga att på kort varsel bistå med både personal och reservdelar? - Undersök om möjlighet finns att låna delar från andra fartyg, som möjligt saknar erforderligt tillstånd att lämna hamn.	- Utveckla principer för att överlåta material mellan varandra. - Utveckla rutin. - Metodvisa delar kan röra förfogandelagen eller annan lagstiftning.
S83K	Hantering av antagonistiskt hot ombord på fartyg	44	Gäller hela momentet, inget specifikt arbetssteg. - Förtydliga roll- och ansvarsfördelning för alla aktörer. - Utveckla checklista för fartyg.	