



# Föreningens Svensk Sjöfart

## Utvärderingsrapport; Covid-19

### Del 2

### Det operativa arbetet

Göteborg 2021.06.09

Svensk Sjöfart, Swedish Shipowners' Association  
Address: Östra Larmgatan 1, SE-411 07 Göteborg, Sweden.  
Phone +46 31 384 75 00 E-mail: [info@sweship.se](mailto:info@sweship.se), [www.sweship.se](http://www.sweship.se)  
Reg No 857201-3871, Domicile Göteborg

## Innehåll

Sammanfattning .....	3
1 Bakgrund .....	4
2 Syfte.....	4
3 Operativa frågor .....	4
3.1 Kommitté- och Sektionsarbetet .....	4
3.2 Det interna kansliarbetet .....	7
3.3 Det branschgemensamma arbetet.....	8
3.4 Arbetet med myndigheter.....	11
3.4.1 Transportstyrelsen.....	11
3.4.2 Övriga myndighetskontakter.....	13
3.5 Samlad rekommendationslistan.....	22

## Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har utvärderat det operativa arbetet under Coronakrisen. Syftet med utvärderingen är att dra lärdom av krishanteringens inför ev. kommande samhällsstörningar och därmed bidra i uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret. Den operativa utvärderingen har gjorts i tre steg; föreningens interna arbete, det branschgemensamma arbetet samt arbetet med myndigheter.

Ett av nyckelorden i uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret är att det som byggs upp, skall vara sömlöst. FSS menar att detta, under Coronakrisen, har visat sig vara en mycket klok strategi.

Internt inom FSS föreslås att föreningens Sjösäkerhets- och Tekniskommitté och Kommunikationskommittén utgör basen för FSS operativa krisorganisation. Respektive ordförande i dessa två kommittéer tog tidigt initiativet till att internt inom FSS hantera Coronakrisen på detta sätt, vilket visat sig var bra. Samarbetet inom sjöfartsbranschen under Corona kan delas upp i två delar; det operativa samarbetet och samarbete kring kommunikation och information. Kring det senare, föreslår FSS att sjöfartsbranschen analyserar denna fråga på djupet och bl.a. förhåller sig till hur statliga myndigheter, främst Trafikverket/TPSAMS, Sjöfartsverket och MSB, beslutar att jobba med kommunikation och informationsflödet. Vad gäller de operativa frågorna, har FSS mycket gemensamt med Skärgårdsredarna t.ex. vad gäller certifikat, läkarintyg m.m.

Det är FSS absoluta uppfattning att Transportstyrelsen tydligt skall erhålla uppdraget och finansiering för att utgöra sjöfartens part också vid samhällsstörningar. Utan det operativa stöd sjöfarten erhållit av Transportstyrelsen under Coronakrisen, hade de negativa effekterna blivit betydligt större. Steget därefter är att andra myndigheter skall höra eller samverka med Transportstyrelsen kring beslut som rör sjöfart. Målet som sattes upp vid Coronautbrottet var att de samhällsviktiga sjötransporterna skall fungera, d.v.s. samma mål som finns inom ramen för det svenska totalförsvaret. FSS uppfattar att vi under Coronakrisen missat detta mål vid fyra tillfällen. FSS tror att tre av dessa tillfällen hade undvikits om Transportstyrelsen hade haft en tydligare roll och andra myndigheter samverkat med dem. Redan innan Coronakrisen hade FSS föreslagit, i likhet med modell i Finland, att i Sverige skapa en permanent grupp kring frågor gällande sjöfartsskyddet. Utöver hamnar och rederier, skall denna grupp bestå av Transportstyrelsen (sammankallande), Polisen, Kustbevakningen och Försvarmakten.

I uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret, är ett nära samarbete mellan staten och det privata näringslivet helt nödvändigt. Det är uppenbart, men det tål ändå att påminnas om att den svenska staten inte har några egna fartyg för att utföra de samhällsviktiga sjötransporterna. Staten har istället bl.a. uppgiften att på andra sätt stötta så att rederier och sjömän fortsatt kan bedriva sin verksamhet också under samhällsstörningar. En mycket viktig uppgift är att tydligt definiera sjömän som "Key workers" för samhällets funktionalitet. Sjömän och servicepersonal måste exempelvis få resa till och från sina fartyg, måste få sjukavmönstra och måste kunna få läkarvård. I Sverige har detta i stort sett fungerat bra vilket FSS är tacksamma för, men Sverige måste fortsatt driva denna fråga internationellt. Att sjömän förvägrats lämna sina fartyg eller få läkarvård är helt oacceptabelt.

Branschföreningar har haft och har en roll i återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret. Under Coronakrisen uppfattar FSS att det tydliggjorts att branschföreningar också har en roll under en samhällsstörning. Det är dock inte alltid tydligt för FSS var gränsen går för en branschorganisation mellan att vara en resurs för samhälls- respektive medlemsnyttan. FSS, och kanske även andra branschorganisationer, har lagt och lägger stora resurser i totalförvarsfrågan. Frågan kring finansiering för detta allt mer omfattande arbete har ställts under många år och måste få ett svar.

## 1 Bakgrund

Föreningen genomför två Corona-utvärderingar. Den första gäller det ekonomiska perspektivet och den andra, som presenteras i detta dokument, gäller det operativa perspektivet. Som underlag för bägge dessa utvärderingar, genomförde FSS under senhösten 2020 en medlemsundersökning.

## 2 Syfte

Syftet med Föreningen Svensk Sjöfarts (FSS) utvärderingsrapport gällande covid-19 är att ge en historiebeteckning men framförallt för att förbereda oss, och andra aktörer, på hur framtida kriser kan hanteras på ett sätt som minimerar de negativa konsekvenserna för sjöfartsnäringen och samhället i stort.

Huvudsyftet med utvärderingen är således:

*att förbereda handelssjöfarten, dess organisationer och de samverkande aktörerna på hur man bättre, effektivare och mer snabbfotat kan hantera framtida samhällskriser.*

Viktiga delsyften är att:

- Rekommendera vad som kan göras effektivare/bättre i nationell och internationell samverkan.
- Ge råd beträffande vad som kan göras effektivare nationellt och internationellt.
- Förslag på (operativa och politiska) åtgärder för att stärka nationell förmåga att hantera kriser gällande 1. Regelverk 2 samverkan.
- Informera och beskriva om hur situationen med Covid-19 har hanterats ur ett kansli-, förenings- och samverkansperspektiv inom det operativa och de näringspolitiska områdena.

## 3 Operativa frågor

### 3.1 Kommitté- och Sektionsarbetet

I mitten av februari 2020 tog ordf. i Sjösäkerhets- och teknikkommitténs och Kommunikationskommittén beslut om att fullt ut och gemensamt arbeta med Coronafrågan. Ett antal avstämningar gjordes initialt mellan de båda kommittéernas ordf. och sekr. och i mitten av mars 2020 hölls det första "Coronamötet" där samtliga ledamöter i de bägge kommittéerna bjöds in. Att frekvent hålla dessa möten blev snabbt en rutin och många fler medlemmar än de som ingår i Sjösäkerhets- och teknikkommittén och Kommunikationskommittén bjöds in och deltog. Ordförande för mötena var ordf. i Sjösäkerhetskommittén (vid några tillfällen leddes mötet av kommitténs v.ordf.) och mötena fick en fast agenda:

1. Mötets öppnande
2. Ordförande/sekreterare
3. Syftet med mötet
4. Informationsutbyte mellan medlemmar för underlag till lägesrapport
5. Kort information/uppdatering från;
  - FSS - Arbetet att kunna ge ekonomiskt stöd till medlemmar
  - FSS - Corona-effekter på miljö-/klimatinvesteringar
  - SARF
  - Transportföretagen/Utbildning inklusive status hos SUI
6. Konkreta operativa åtgärder vi önskar hjälp med från svenska myndigheter

7. Kommunikation FSS
8. Övriga frågor?
9. Nästa möten

Syftena med dessa interna Coronamöten var att kansliet dels behövde snabb och tydlig information, vägledning och beslut från medlemmar om vilka konkreta operativa åtgärder FSS inom och genom Transportstyrelsen skulle be svenska myndigheter om hjälp att vidta, dels för att kunna avge en korrekt lägesrapport till TPSAMS<sup>1</sup>. I TPSAMS samlas motsvarande lägesbilder in från alla trafikslagen för att sedan skickas till den nationella krisledningen, vidare till Regeringskansliet och myndigheter och verk. Ytterligare syften med "Coronamötena" var att besluta om ytterligare eller justerade kommunikations- eller informationsinsatser. Under mötena gav alltså resp. rederi sin lägesbild vilket gav andra rederier mycket uppskattad och värdefull information. En annan givande agendapunkt, var informationen från Sjöfartens Arbetsgivarorganisation (SARF), Sjöfartens Utbildningsinstitut (SUI) samt annan Coronarelaterad information från FSS. Att medverka och bidra vid dessa möten, har varit (är) kärnan i FSS interna operativa Coronaarbete. Genom sekr. i Kommunikationskommittén, har varje möte protokollförts vilket bl.a. i ett förenings-/medlemsperspektiv är mycket viktigt eftersom mötena de facto tagit beslut å förenings vägnar.

Under dessa Coronamöten togs ett mycket stort antal beslut rörande operativa frågor samt kommunikationsfrågor. Även om, vilket givetvis var mycket uppskattat, många som deltog på mötena inte ingick i vare sig Sjösäkerhets- och teknikkommittén eller Kommunikationskommittén, var det i ett föreningsperspektiv dessa kommittéer som tog besluten. Vid ett tillfälle togs beslut på denna kommitténivå som sedan åtföljdes av beslut på sektionnivå (Färje- och RoRo sektionen extramöte 2020.05.14). Frågan gällde då fastställande och beslut av de branschgemensamma rutinerna för säkert resande, en rutin som har stor kommersiell inverkan<sup>2</sup>. Bakgrunden till att denna rutin togs fram, var att Säkerhets- och teknikkommitténs och Kommunikationskommittén fick uppdraget av Färje- och RoRosektionen att ta fram förslag på operativa åtgärder för att bidra till så smitt-säkert resande som möjligt. Baserat på ett antal redan befintliga rutiner hos ett antal rederier, togs en "minsta gemensamma nämnare" fram. Den 14 maj höll sektionen som sagt ett extrainsatt möte där "Document of Agreement" och kommunikationsplan, på basis av kommittéernas arbete, beslutades. I Sverige har rutinen diskuterats med Folkhälsomyndigheten, Transportstyrelsen, MSB, Skärgårdsredarna och facken samt presenterats för Sveriges Hamnar. Den 10 juni beslutade Skärgårdsredarna att göra ett motsvarande dokument. FSS har skickat ut pressmeddelande om rutinerna, vilket fick ett stort och positivt genomslag i massmedia och sociala medier. Riktlinjerna presenterades även på regeringens presskonferens den 12 juni samt Transportföretagens webinar om säkert resande den 15 juni. Branschstandarden har även presenterats för ECSA samt de nordiska redareföreningarna. Branschstandarden har rönt stor uppskattning för sin tydlighet och för det ansvarstagande som branschen visat prov på.

Vid varje Coronamöte ställdes frågan om den branschgemensamma rutinen behövde justeras och vid några möten diskuterades det, men Säkerhets- och teknikkommitténs och Kommunikationskommittén har hittills inte funnit anledning att justera den. Färje- och RoRo sektionen har haft ett extra inkallat möte för att diskutera om justering av rutinen var nödvändig, men inte heller då ändrades rutinen. Sakfrågan det då gällde hanterades istället genom en rekommendation från FSSs kansli till berörda medlemmar.

---

<sup>1</sup> TPSAMS – Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar leds av Trafikverket.

<sup>2</sup> Det finns tre sektioner inom FSS som har ett mer övergripande perspektiv på olika frågor inom sitt segment. Därtill har FSS ett antal kommittéer som arbetar med resp. sakfrågor.

I den medlemsundersökning som gjordes, svarade 48 procent av medlemmarna som besvarat utvärderingen att Svensk Sjöfarts arbete har varit till ganska stor, stor eller mycket stor hjälp gällande de operativa utmaningarna.

För det framtida arbetet anser merparten (70 procent) att gemensamma rutiner, såsom den gemensamma branschstandarden är det som skulle underlätta vid framtida kriser. Gällande frågan om Säkerhets- och teknikkommitténs och Kommunikationskommitténs arbete har 64 procent av de som besvara enkäten har gett betyget 5-7 på en skala där 7 betyder att de är mycket nöjda. Resterande har angett att de ej har en åsikt.

Merparten av de som besvarat FSS utvärderingsenkät anser sig vara mycket nöjda med föreningens arbete under coronapandemin. Kommentarer från medlemmarna är bland annat att man önskar ökat gehör från politiken, men är mycket nöjda med den operativa hjälpen. En medlem skriver bland annat att:

”En väl fungerande och sammanhållande grupp, där dedikerade uppgifter varit tydliga och budskap från samtliga inblandade har jag väl kunnat förstå. Även uthållighet har varit viktigt och är viktigt då alla inblandade sätts på prov att leverera utifrån de yrkanden och krav som framställs från alla parter.”

Från kansliets perspektiv, uppfattas och dras slutsatsen att *föreningens struktur* med kommittéer och sektion har fungerat under Coronakrisen.

Syftet med denna utvärdering är som framgår ovan bl.a. att utvärdera hur föreningen skall organisera sig vid eventuella kommande kriser med målet att under krissituationer dels kunna leverera medlemsnytta, dels att bidra till att upprätthålla de samhällskritiska transporter till/från Sverige (samhällsnytta). Innan Coronakrisen bröt ut, hade ett omfattande arbete påbörjats att stärka det svenska totalförsvaret. Bland många frågor, finns då bl.a. frågan hur myndigheter och det privata näringslivet effektivt skall kunna jobba tillsammans. Flera myndigheter har i både ord och handling pekat på att det i många frågor finns, helt naturligt, en effektivitet i att jobba genom branschorganisationer istället för direkt med enskilda företag. Coronakrisen har visat att FSS, tillsammans med många andra branschföreningar, har en roll inte bara i uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret, utan också har en operativ roll under kriser.

Ett av flera nyckelord i arbetet med totalförvarsfrågorna är att det som nu byggs upp skall så långt som möjligt vara sömlöst, d.v.s. organisation, avtal m.m. som används och fungerar i ett normalläge (fred / övningar), skall också fungera vid samhällsstörningar och i krig. Genom att FSS under Coronakrisen har jobbat i sin befintliga struktur (kommitté- och sektioner), uppfattas att vi uppfyller målsättningen att vara ”sömlösa”.

Det finns också en stor naturlighet i detta eftersom Sjösäkerhets- och teknikkommittén jobbar med frågor kring sjöfartsskyddet och självfallet inspektioner, certifikat och behörigheter m.m. Det är också naturligt och nödvändigt att i alla typer av kriser jobba nära Kommunikationskommittén. Att snabbt få ordning och struktur både på den interna- samt externa kommunikationen är självklart av absolut betydelse vid befarande eller konstaterade kriser. Att då utgå från det som redan finns och används, är givetvis att föredra. Att Sjösäkerhets- och Teknikkommittén och Kommunikationskommittén gemensamt tog sig an Coronafrågan, var ett bra och rätt beslut från kommittéernas resp. ordf, något som också återspeglas i utvärderingen som föreningens medlemmar gjort. Diskussion fördes internt

på kansliet och med ordf. i de bägge kommittéerna om att ändra till annan sammansättning av kommittéer, men landade i att inte göra det.

Rek.nr:1

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
1	FSS: SoT, Sek och styrelsen	FSS interna krisorganisation	I samband med uppbyggnaden av totalförsvaret och kommande övningar, behöver även FSS organisation och arbetsmetod fastställas	Beslut av styrelsen.	När så blir aktuellt

### 3.2 Det interna kansliarbetet

Under den mest intensiva perioden april-juni 2020 deltog alltid två personer från kansliet vid de schemalagda mötena med Transportstyrelsen och TPSAMS. Syftet med denna dubbla bemanning var dels att det under den perioden de facto var många olika frågor, dels att föreningens (kris-)arbetet tillsammans med myndigheter inte skall vara beroende av en enskild person. Under våren 2020, gjordes också en tydlig uppdelning mellan de på kansliet som jobbade med de operativa frågorna. Även här följdes den naturliga principen om "sömlöshet", d.v.s. dom som i det dagliga jobbar med t.ex. STCW och utbildningsfrågor och därmed verkligen kan sakfrågorna och har det nationella och internationella kontaktnätet, jobbar förstås också med det under samhällsstörningar. Till TPSAMS (lägesrapporten) har FSS fram till och med februari 2021 rapporterat i två delar; det operativa och det ekonomiska där den operativa rapporteringen gjorts av sekr. i Sjösäkerhets- och teknikkommittén och den ekonomiska rapporteringen hanterades av sekr. i Kommunikationskommittén. Underlaget till den senare rapporteringen fås från medlemmarna inför (mail) och muntligt vid ovan nämnda interna Coronamöten.

Under våren och sommaren 2020 höll FSSs VD 1-3 regelbundna Corona-avstämningar per vecka för de inom kansliet som på något sätt, antingen med de ekonomiska eller de operativa frågorna, jobbade med Corona. Detta gjorde att flera inom kansliet hade viss kännedom om alla aktuella frågor. Corona var, och är allt jämt, även en självklar punkt på kansliets ordinarie veckomöten.

Som nämns ovan, har SARF aktivt deltagit på Sjösäkerhets- och Teknik och Kommunikationskommitténs Coronamöten vilket varit mycket uppskattat, nyttigt och bra. Där FSS tidigt borde ha initierat en dialog med SARF, gäller deltagande i den Kommitté där ECSA (Den europeiska redareföreningen – European Community Shipowners' Association) hanterade Coronafrågan. FSS har ett stort engagemang i ECSA, men frågor kring besättningsbyten hanterade ECSA i sin kommitté "ECSA - Committee Social Affairs", en kommitté som Sjöfartens Arbetsgivarorganisation (SARF) i grunden bemannar och bevakar. Här uppstod alltså ett läge där den befintliga strukturen (sömlösheten) inte fungerade. ECSA höll ett antal separata Coronamöten, men Coronafrågor togs också upp inom ramen för denna kommittés ordinarie möten. ICS skapade en tydligare grupp (ICS Crew Change Task Force) och dessa möten och denna grupps arbeten var enklare för FSS att följa.

Rek. Nr:2

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
2	FSS och SARF	Gränsdragning mellan FSS och SARF	För att tillse att ingen fråga faller mellan stolarna eller 2-arbetas	Enkelt möte	A.s.a.p

### 3.3 Det branschgemensamma arbetet

Frågan om samarbete mellan branschföreningarna kan beskrivas utifrån två delar. Den ena delen gäller det operativa arbetet att medverka i att upprätthålla de samhällskritiska transporterna vid samhällsstörningar. Den andra delen gäller information och kommunikation.

Vad gäller branschgemensamt kommunikations- och informationsarbete är det en stor fråga som till att börja med är avhängd utvecklingen av TPSAMS (se nedan) och den informations- och kommunikationsstruktur som skapas i det svenska totalförsvaret. Därefter är det ett beslut i varje enskild organisations kommunikations- och informationsansvarig om att t.ex. kontinuerligt rapportera till TP SAMS eller ej. När väl det beslutet är taget, får diskussion föras kring bl.a. resurs- samt finansieringsfrågor och slutligen beslut tas om vi inom hela sjöfarten skall ha en gemensam (kris-)kommunikations- och informationsstrategi/organisation eller ej. Under Coronakrisen, har FSS haft en kontinuerlig kontakt med Skärgårdsredarna och vid några TPSAMS-möte rapporterat lägesbild också från dem. Noterbart är att redan då Trafikverket skapade TPSAMS meddelade FSS, Skärgårdsredarna, Sveriges Hamnar och Skeppsmäklarna resursbrist. De första åren av TPSAMS tog därför Sveriges Hamnar ett större ansvar å hela sjöfartens vägnar och därefter gjorde FSS det under en period. För något år sedan blev dock övningar m.m. för detaljerade, så uppgiften att hantera hela sjöfarten blev för omfattande i relation till tillgänglig tid och framförallt resurser. Med andra ord – frågan måste i grunden diskuteras ur ett ekonomi- och resursperspektiv och då sättas i relations till både medlems- och samhällsnytta. Viktigt att notera är att under Coronakrisen har samtliga branschorganisationer inom sjöfarten, så även FSS, tvingats till deltidspemitteringar.

En annan viktig del av kommunikationsfrågan gäller den externa kommunikationen och informationen till allmänheten. Det är svårt för omgivningen som inte kan sjöfart, att se och förstå skillnaden mellan olika typer av sjöfart och fartyg samt därtill då vilken branschorganisation som svarar för dessa. FSS fick exempelvis våren 2020 frågor kring studenters examensfirande på skärgårdsbåtar samt frågor kring kryssningsverksamheten i samband med att något kryssningsfartyg fick Coronafall ombord. FSS är tacksamma för att Skärgårdsredarna tog beslut att med utgångspunkt av den rutin FSS arbetade fram publicera en egen rutin för smitt-säkert resande. Sveriges Hamnar tillfrågades också att ingå i den branschgemensamma rutinen, men avstod. Sveriges Hamnar tillfrågades bl.a. utifrån engagemanget kring kryssningssjöfarten. I början av 2021 skapade Sveriges Skeppsmäklareföreningen ett kryssningsråd varifrån dialog med Folkhälsomyndigheten och andra myndigheter nu kan hållas, något som FSS välkomnar.

Oaktat samarbete eller ej inom sjöfartsbranschen kring krisinformation och kommunikation, måste informationsflödet fungera under samhällsstörningar. FSS har till TPSAMS anmält intresse att delta i arbetet exempelvis kring säker kommunikation<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> FSS uppfattar att sjöfarten är tidig i statens arbete att skapa konkreta samarbeten med det privata näringslivet inom transportsektorn. Därför har FSS anmält intresse för pilotprojekt med syftet "...att utveckla en



Rek. Nr:3

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
3	FSS: KomKom, Sek och styrelsen. Parallell dialog med Skärgårds- redarna, Sv hamnar, Skepps- mäklarna	Beroende på hur TP SAMS utvecklas och hur sjöfarts- myndigheter agerar, bör sjöfartens bransch- organisationer överväga och besluta om gemensam kommunikations- /informations arbete eller ej.	- Vid kriser, är fungerande kommunikationsvägar och korrekt information helt centralt.  - Under Coronakrisen, och även innan dess, uppfattar FSS att "den breda allmänheten" kan ha svårt att skilja mellan "sjöfart och sjöfart"		Bör vara på plats innan eller i samband med kommande övningar

Den andra delen av samarbete mellan branschorganisationer gäller det operativa arbetet. Under Coronakrisen har bl.a. frågor kring tidsförlängning och kursverksamhet varit dem samma för oss som för Skärgårdsredarna. Motsvarande dialog om FSS haft med Transportstyrelsen, har Skärgårdsredarna haft.

Det som är mycket viktigt i det fortsatta arbetet med uppbyggnaden av totalförsvaret, är att det civila och militära sjöfartsskyddet inkluderas<sup>4</sup>. Övningar med och mellan hamnar, rederier samt Transportstyrelsen, Polisen, Kustbevakningen och Försvarsmakten måste tillses. Sjöfartsskyddet omfattas av sekretess och själva övningarna är något som berörda hamnar, rederier och myndigheter redan hanterar i den normala verksamheten. Både rederier och hamnar har lagstadgade krav att genomföra övningar. Dessa övningar måste enligt FSS inkluderas i totalförsvaret dels för att ta tillvara på något som redan finns på plats, fungerar och de facto skapades som en reaktion på terrorangreppen 11 september 2001, dels för att inte belasta rederier, hamnar eller myndigheter med något nytt. Inom ramen för TPSAMS, fick sjöfarten december 2018 möjlighet att för första gången på många år träffas och diskutera sjöfartens del av uppbyggnaden av totalförsvaret. En av slutsatserna från denna seminarieövning var just att vikten av att berörda myndigheter övar mellan varandra och med rederier och hamnar. FSS har, inom ramen för uppbyggnaden av totalförsvaret, deltagit i ett antal övningar där sjöfarten funnits med, men där sjöfartsskyddet inte inkluderats. Det är av många skäl viktigt att berörda myndigheter, hamnar och rederier får inkludera sjöfartsskyddet i kommande övningar.

Redan innan Coronakrisen, föreslog FSS på initiativ från föreningens s.k. DP-RoPaxgrupp att en djupare samarbete med berörda myndigheter skapas kring sjöfartsskyddet. Om detta forum hade funnits under Corona, tror FSS att ett antal frågor enklare hade kunnat hanteras.

---

*förmåga att kommunicera skyddat mellan myndigheter och branschorganisationer samt vissa enskilda transportföretag...". Inom FSS hanteras denna fråga av föreningens kommunikationskommitté.*

<sup>4</sup> Det civila sjöfartsskyddet avser skyddsåtgärder i enlighet med ISPS-koden (International Ship & Port Security Code, 2004). Militärt sjöfartsskydd avser exempelvis operationer där örlogsfartyg eskorterar eller konvojerar handelsfartyg.

Rek. Nr:4-5

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
4	FSS, Sv hamnar och Transportstyrelsen, Polisen, Kustbevakningen samt Försvarmakten	Inkludera Sjöfartsskyddet i totalförsvaret	Det system som redan finns på plats hos hamnar och rederier måste övas inom ramen för (det sömlösa) totalförsvaret	-FSS (DP-RoPax) har föreslagit skapandet av en samverkansgrupp kring sjöfartsskyddet. - Transportstyrelsen erhåller medel för att tillsammans med Polisen, Kustbevakningen och Försvarmakten tillse övningar	Innan planerade övningar
5	FSS	Inkl. DP-Tank	FSSs båda DP-grupper som engageras	Informera och bjuda in även DP-Tank	När det blir aktuellt

Kring de operativa frågorna, har FSS samverkat med de fackliga organisationerna vid tre lite tydligare tillfällen: Kring den branschgemensamma rutinen, arbetet att försöka hjälpa sjömän att komma från/till fartygen samt kursverksamhet. FSS uppfattar att dialogen och samarbetet kring de operativa frågorna med de fackliga organisationerna har fungerat mycket bra.

Vad gäller kursverksamheten så har Transportstyrelsen och Regeringskansliet tillsett tre stycken tidsförlängningar som har haft mycket stor betydelse. Någon ytterligare tidsförlängning är dock inte aktuell då andra sjöfartsnationer helt enkelt inte accepterar det. FSS har försökt att sjömän skall prioriteras för vaccinering, men detta är inte aktuellt i Sverige. Medlemmar hos såväl de fackliga organisationerna som hos FSS har uttryckt oro att trots att smittspridningen fortsatt är hög i Sverige, behöva gå på kurser och förnya sina läkarintyg. Seko, Sjöbefälsföreningen och FSS tillskrev därför samtliga kursanordnare och sina resp. medlemmar med vädjan om att så smittsäkert som möjligt genomföra nödvändiga kurser. Denna skrivelse följdes sedan upp med ett möte med kursanordnare, Transportstyrelsen samt Seko, Sjöbefälsföreningen och FSS. Gensvaret från kursanordnare var mycket positivt. FSS uppfattar att alla kursanordnare har gjort gedigna riskanalyser och vidtagit åtgärder för att så smittsäkert som möjligt kunna bedriva sin verksamhet och erbjuda kurser under Corona.

FSS vill också lyfta den dialog och det stöd som föreningen fått av flygbranschen. Under pandemin har många snabba avstämningar gjorts. FSS uppfattar att det finns en gemensam utestående fråga och det gäller var gränsen går för myndighetsutövning. Personal hos rederi som ombads utföra (myndighets-)kontroller och nekade passagerare resa i enlighet med de då gällande reglerna hamnade i helt oacceptabel hotfull och tumultartad situation. Polis behövde (ändå) tillkallas.

Likaså uppstod vid ett par tillfällen situationer där resenärer som nekades tillträde i Sverige och hamnade i "ingenmansland" i terminal i väntan på att fartyget skulle avgå igen.

Rek. Nr:6

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
6	Svensk Flyg och FSS	Myndighetsutövning måste utföras av myndigheter	Självklar har transportörer ett stort ansvar att tillse korrekta resehandlingar m.m., men ytterst är det en uppgift för myndigheterna	Diskutera frågan med Regeringskansliet	2021

FSS vill också lyfta det initiativ som Tågföretagen tidigt tog att regelbundet samla främst branschorganisationer och ett antal medlemsföretag inom transportsektorn. Dessa möten har pågått (och pågår alltjämt) och är mycket nyttiga och uppskattade.

### 3.4 Arbetet med myndigheter

#### 3.4.1 Transportstyrelsen

I mitten av februari 2020 tog Transportstyrelsen kontakt med FSS och föreslog etableringen av en krisorganisation mellan Transportstyrelsen och FSS kring de operativa Coronafrågorna. Denna grupp skapades direkt och har sedan dess haft ett fast möte per vecka (även under sommaren samt jul- och nyår) samt därutöver haft ett mycket stort antal kontakter, inte sällan på kvällstid och/eller helger när operativa problem uppstått. Transportstyrelsen har inte bara hjälpt sjöfarten med ett stort antal operativa frågor som Transportstyrelsen själva har haft rådighet över, utan också varit till avgörande hjälp med frågor som ägs av andra myndigheter. Exempel på sådana kontakter är Folkhälsomyndigheten, Gränspolisen, Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) och, via Infrastrukturdepartementet, ett antal Ambassader. Transportstyrelsen har också vid ett flertal tillfällen tagit direktkontakt med sina motsvarande myndigheter i andra länder och genom dessa kontakter löst problem. FSS kansli och FSS medlemmar har i många fall egna kontakter till Regeringskansliet och olika myndigheter både i Sverige och i andra länder. Det var och är dock en medveten (kris-)strategi att dra frågor först genom Transportstyrelsen, bl.a. för att undvika missförstånd. Detta tillvägagångssätt hade inte varit möjligt om inte Transportstyrelsen varit så snabba på att reagera och agera då problem uppstod. Transportstyrelsen har även medverkat vid ett antal kommitté- och sektionsmöten för att ge en mer övergripande statusrapport direkt till medlemmar. Viktigt att notera är att även om kontakten och dialogen varit mellan Transportstyrelsen och FSS, har många frågor och åtgärder gällt fartyg och sjömän som inte har någon koppling eller medlemskap i FSS, d.v.s. arbetet har gällt de samhällsviktiga sjötransporterna till/från Sverige.

Vad gäller arbetet med Transportstyrelsen, var det från dag 1, och än idag, frågan om en proaktivitet och leveranser i flera fall snabbare och tydligare än vad andra sjöfartsnationers myndigheter klarat av att stötta sin sjöfart och sina sjömän med. Att bl.a. notera från ovan är att Transportstyrelsen alltså inte bara hanterat sina egna frågor utan också hjälp med frågor hemmahörande hos andra myndigheter, organisationer och länder. Från FSS råder det därför ingen som helst tvekan om att Transportstyrelsen är sjöfartens operativa part inte bara vid normalläge utan också samhällsstörningar. Det är de normala internationella kontakterna som Transportstyrelsen använt under denna kris, vilket i sig är ett kvitto på riktigheten i att bygga upp en sömlös totalförsvorsorganisation. Även om det ligger delvis utanför FSS, skall igen nämnas att motsvarande upplägg som Transportstyrelsen haft med FSS, har Transportstyrelsen även haft med

branschföreningen Skärgårdsredarna för skärgårdstrafiken. Våren 2021 genomförde Transportstyrelsen, Folkhälsomyndigheten och Smittskyddet ett möte med kryssningsindustrin genom Skeppsmäklarnas kryssningsråd.

Det som dock måste understrykas, är att det arbete som Transportstyrelsen gjort i mycket stor utsträckning utförts av personal inom Transportstyrelsen som känt ett stort ansvar att hjälpa sjöfarten så mycket som myndigheten har möjlighet att göra gällande operativa frågorna. Den operativa krisorganisation som skapades mellan Transportstyrelsen och FSS med anledning av Corona, är en funktion som FSS är av den absoluta uppfattningen skall permanentas och utgöra en tydlig del totalförsvaret. Ytterligare skäl till att Transportstyrelsen skall ha denna roll, är att det de facto är Transportstyrelsen som håller register inte bara för fartyg utan också för sjömän samt, jämte Polisen, Kustbevakningen och Försvarsmakten, redan har ett uttalat ansvar för Sjöfartsskyddet. En aspekt som visat sig tydlig under Coronakrisen i dialog med andra myndigheter, är att Transportstyrelsen är den myndighet som kan och förstår sjöfart (bl.a. genom personal som inte sällan själva har en bakgrund till sjöss). FSS uppfattar som sagt att det finns en tydlig vilja att vi skall bygga upp en sömlös totalförsvarsorganisation som fungerar hela skalan från fred/övningar, samhällsstörningar, krigsliknande förhållanden och i krig. Det är då logiskt och viktigt att utgå från den dagliga verksamheten vilket är ytterligare ett argument att Transportstyrelsen skall ha den centrala rollen i sjöfartens operativa krisorganisation. I klartext är alltså FSS av uppfattningen att ett tydligt uppdrag och tillhörande medel måste tilldelas Transportstyrelsen för uppgiften.

Rek. Nr: 7

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
7	Regeringskansliet	Transportstyrelsen får rollen och medel för att utgöra navet i sjöfartens krisorganisation	Transportstyrelsen har under Coronakrisen de facto varit den myndighet som bistått sjöfarten i alla de operativa utmaningar som uppstått. TS har även koordinerat operativa sjöfartsfrågor mot andra myndigheter	Transportstyrelsen får uppdrag och tillhörande finansiering.	FSS önskan är att detta sker omgående

Den svenska handelsflottan bemannas av många utländska medborgare. Våren 2020 erhöll FSS en tydlig fråga om tillräckligt med svenska sjömän fanns att tillgå i det fall det blev helt stopp med exempelvis möjligheter att flyga och mönstra på nya besättningar. Denna fråga genererade ett stort jobb och en tät dialog med Transportstyrelsen och kursanordnare. Under detta arbete, fick vi alla värdefull kunskap om möjligheterna att titta på likvärdig erfarenhet för att behålla huvudbehörigheter och vissa specialbehörigheter. Frågan är stor och är mycket relevant i uppbyggnaden av totalförsvaret, eftersom Sverige i krigsliknande förhållanden i vårt närområde i praktiken endast kan räkna med att svenska sjömän tjänstgör på svenskflaggade fartyg. Hamnar Sverige i krig är det i vissa fall nog direkt olämpligt eller t.o.m. omöjligt att utländska medborgare bemannar svenskflaggade fartyg.

Rek. Nr: 8

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
8	FSS, Transportstyrelsen, Försvarsmakten och kursanordnare.  Inkludera frågan i pågående projekt kring yrkes- högskola	Ta vara på den kunskap vi fick och fastställa likvärdig erfarenhet för att behålla huvudbehörighet och vissa specialbehörigheter, t.ex.  -Ombord inspektioner.  -Projektansvarig.  -Varsbesök	Den svenska handelsflottan bemannas av många utländska medborgare.  Vid vissa samhällsstörningar (och tillhörande övningar) kan det vara nödvändigt att kunna bemanna med svenska medborgare.	- Komma överens om att tid och vissa arbetsuppg. på rederikontor skall kunna ligga till grund för att behålla / få tillbaka behörigheter  - Vilka krav på kurser och övningar skall ställas på de sjömän som gått i land, men behövs ombord på fartyg vid viss risknivå? Finansiering måste tillses.	2021

### 3.4.2 Övriga myndighetskontakter

Enligt ovan, är det alltså FSS uppfattning att Transportstyrelsen måste få en uttalad roll, och tillhörande finansiering, för att vara sjöfartens myndighet inte bara till vardags, utan också under samhällsstörningar. Steg två är sedan att andra myndigheter tydligt får instruktioner att samverka eller höra med Transportstyrelsen innan myndigheten ifråga tar beslut som påverkar sjöfarten, sjömän eller sjötransporter till/från Sverige.

Drygt 90% av Sveriges import och export transporteras med fartyg och sjöfarten utgör en del av de samhällsviktiga transporterna. I början av Coronakrisen uttalades målsättningen att skulle ett fartyg få konstaterad Coronasmitta ombord, skall den eller de smittade i fråga föras iland för vård och isolering. Fartyget skall rengöras och kvarvarande besättning skall testas och den eller de sjukavmönstrade omedelbart ersättas. (Vid enstaka fall kan fartyget på basis befälhavarbeslut fortsätta gå i trafik tills ersättare kan mönstra på.) FSS uppfattade det fanns, och i grunden finns, en konsensus kring målet att de samhällsviktiga transporterna alltid skall säkras. Den svenska staten har inga egna fartyg, utan har istället rollen att tillse att de privata rederierna kan bedriva sin verksamhet.

Mot bakgrund av ovan nämnda mål, har FSS uppfattat fyra större avvikelser och störningar. Några av dessa tror FSS skulle ha undvikits om dialog och samråd skett med Transportstyrelsen innan besluten publicerades och trädde ikraft. Två av fallen gällde oenighet mellan Gränspoliserna och Smittskyddsläkare huruvida smittad besättningsmedlem skulle få sjukavmönstra eller ej. Vid bägge tillfällena var vederbörande "inte tillräckligt sjuk" för att få vård på sjukhus, men fick inte isoleras iland (rederierna i fråga hade ordnat möjlighet till detta) utan skickades ombord på fartyget igen. Konsekvensen av detta blev då att hela fartyget då blev liggande. Att ha fartyg liggande still, utöver själva stoppet av godsflödet, är givetvis mycket kostsamt, en kostnad som rederiernas

försäkringsbolag inte täcker. Det är förstås ett beslut från berörda rederier att driva eller inte driva frågan om ekonomisk ersättning. FSS uppgift att försöka bidra till att det inte inträffar igen. Det beslutades därför vid ett Coronamöte att FSS skall driva frågan att bidra till att reda ut vilken myndighet (om nu inte befälhavaren får göra det) som egentligen beslutar om en sjöman skall få sjukavmönstra eller ej. Om inte berörda myndigheter kan reda ut vad som gäller, har FSS beslutat att se denna brist som ett fel i myndighetsutövning och anmäla detta till Justitieombudsmannen (JO).

Med avgörande stöd av MSB, tog Polisen kontakt med FSS och en mycket bra dialog fördes. Polisen tog sedan kontakt med Transportstyrelsen. Också där, vad FSS uppfattat, fördes en mycket konstruktiv dialog och bara några dagar därefter kom följande rutin från Polisen.

*Innan ett fartyg eller luftfartyg anlöper första svenska hamn eller flygplats, eller senast vid ankomsten, ska befälhavaren lämna information om hälsotillståndet ombord (s.k. hälsodeklaration) – om det finns anledning att anta att det kan finnas ett smittsamt eller annat ämne ombord som kan utgöra ett internationellt hot mot människors hälsa. Sådan information ska i sådana fall lämnas till Tullverket eller Kustbevakningen. Tullverket eller Kustbevakningen ska, om de får information från befälhavaren att det kan finnas ett smittsamt eller annat ämne ombord som kan utgöra ett internationellt hot mot människors hälsa omedelbart underrätta smittskyddsläkaren och Folkhälsomyndigheten om detta. Smittskyddsläkaren har även befogenhet att besluta om extraordinära smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen, till exempel karantän.*

FSS uppfattar därmed att det är fastlagt att det är Smittskyddsläkaren som äger beslutet om sjöman skall isoleras iland eller ej och att det inte råder några tvivel i Sverige om sjömans möjligheter att sjukavmönstra.

Den tydliga lärdomen av ovan två händelser är det som FSS föreslår ovan (Rek. 7 och 9), d.v.s. de myndigheter som är dom som verkligen tar de operativa besluten, måste ha en dialog med Transportstyrelsen. Eftersom det vi skall bygga upp i Sverige inom ramen för totalförsvaret skall vara sömlöst, vill FSS understryka förslaget att skapa en grupp kring sjöfartsskyddet med Transportstyrelsen, Polisen och Forsvarsmakten samt hamnar och rederier.

Det tredje tydliga stoppet av de samhällsviktiga transportererna, gällde lastbilars transittrafik. Lastbilar på genomresa i Sverige tvingades under några timmar parkera i hamnområdet. Transportstyrelsen och många fler jobbade intensivt under några timmar och problemet löste sig. Men lärdomen och rekommendationen från FSS är som sagt att Transportstyrelsens synpunkter måste inhämtas innan andra myndigheter tar beslut som berör sjöfarten.

Under 2020 hade Sverige inre gränskontroller. Dessa kontroller utfördes i hamnar och i några terminaler som inte är byggda för detta. Även om färjerederier i enlighet med egna rutiner och den branschgemensamma rutinen släppte av passagerare i etapper för att undvika trängsel, uppstod ändå trängsel i terminalen vid den tillfälliga passkontrollen. Flaskhalsen i systemet och flödet flyttade sig således, något som inte är unikt men blev tydligt i detta fall. Med hjälp av MSB och Transportstyrelsen tillsågs en dialog med Polisen. Även om passagerarantalet under 2020/2021 varit katastrofalt lågt, har flera färjerederier återkopplat en mycket bra lokal samverkan och dialog med Polisen. Det som dock noterades under detta arbete, var att Polisen har en tydlig regional organisation. Den grupp kring sjöfartsskyddsfrågor som FSS föreslår skall skapas, kan förhoppningsvis bidra till kontinuerlig dialog med Polisen och jämnna ut regionala skillnader. Den goda dialog som skapats med Polisen, har skapats av, om FSS uppfattar det korrekt, en grupp som jobbar med Coronafrågor såsom en särskild händelse. FSS tror alltså att en naturlig och permanent dialog måste skapas. Den naturliga och befintliga frågan är då sjöfartsskyddet.

Rek. Nr: 9

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
9	Regeringskansliet	Myndighetsbeslut som påverkar sjöfarten, sjömän eller transporter till sjöss, skall samverkas med Transportstyrelsen	Transportstyrelsen har överblicken och kunskapen om sjöfarten och kan, om dom bjuds in i processen innan regler fastställs, bistå för att förhindra onödiga störningar i de samhällskritiska sjöfartstransporterna.	Regeringskansliet tillser rutin om detta	A.s.a.p (påbörjad med resultat)

En myndighet vars operativa handlingskraft FSS under Corona imponerats av är MSB. Som framgår ovan, har MSB vid ett par tillfällen tillsett samrådsmöten med myndigheter och branschorganisationer som lett till konkreta resultat för oss inom sjöfarten. Om FSS uppfattat rätt, är det MSB som ansvarar för den svenska listan över samhällsviktig verksamhet under coronapandemin (MSB 2020-07149). Parallellt med denna lista, utgick Transportstyrelsen och Gränspoliserna från EUs definitioner där det tydligare uttrycks att sjömän är "Key workers" och som sådana skall exempelvis ha enklare rutiner att resa för på-/avmönstringar. Det som FSS önskat är att det i exempelkolumnen i den svenska listan (om nu en nationell lista överhuvudtaget behövs?) inte bara anges statligt anställd personal inom sjöfarten eller personal i privata företag med upphandlad verksamhet.

<p><b>Transporter:</b></p> <p>a) person- och godstrafik med samtliga transportslag (luft, sjö, järnväg och väg) som behövs för att upprätthålla övrig samhällsviktig verksamhet.</p>	<p><b>Exempelvis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• statlig och kommunal infrastruktur</li> <li>• trafikledning, sjötrafikinformationstjänst, lotsning, isbrytning, underhåll, farledsservice</li> <li>• kollektivtrafikens fordon, förare, uppställning/uppläggningsplats, trafikledning etc.</li> <li>• särskilda persontransporter, färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts</li> </ul>
--	---

Urklipp från MSB 2020-07149 "Lista över samhällsviktig verksamhet under coronapandemin."

Om listan inte bara skall innehålla exempel från statlig eller statlig upphandlad verksamhet, utan även personal som de facto utför de samhällsviktiga transporterna, anser FSS att EUs originallista skall gälla. Orsaken varför FSS lyfter detta i denna utvärdering beror förstås inte på att vi känner oss förfördelade, utan på förekommen anledning. FSS fick tidigt ta fram egna intyg som rederier kunde använda för att hjälpa sina sjömän inte bara för resor utan också som underlag till dialog mot kommuner då det under en period lokalt diskuterades att stänga barnomsorgen. Sjömän, och givetvis annan personal inom transportsektorn, måste tydligt ingå i definitionen av samhällsviktig verksamhet. De initiala problem kring sjömäns resor och den oro som skapades då sjömän i tjänst till sjöss kontaktades med besked om att barnomsorgen skulle stängas, måste undvikas vid samhällsstörningar.

Rek. Nr: 10

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
10	MSB (?)	Tydligt inkludera sjömän och annan personal inom den privata	Staten bedriver egentligen mycket liten del av de faktiska samhällsviktiga	Justera en svenska listan över samhällsviktig	Vid kommande revidering

		transportsektorn som personal som bedriver samhällsviktig verksamhet	transporterna. Vid samhällsstörningar måste denna personalkategori få resa till/från sin arbetsplats samt där kunna fokusera på sina uppgifter.	verksamhet i enlighet med EUs motsvarande lista.	
--	--	--	---	--	--

Främst under våren och sommaren 2020 rådde det brist på möjligheter att utföra tester. FSS är självfallet mycket väl medvetna om att personer i riskgrupper, turordning enl. ålder samt personal inom sjuk- och äldreomsorg prioriteras i Sverige för både tester och vaccinering. Men för sjöfarten och sjömännen, som en del av de samhällsviktiga transporterna verksamma i en internationell miljö, ställde många länder och mycket tidigt under Coronapandemin krav på intyg på negativt testresultat och inte osannolikt, då denna utvärdering skrivs, intyg på gjord vaccinering. Om steg 1 ovan gäller att tydligt definiera, och inkludera sjömän, i definitionen av personal inom samhällskritisk verksamhet, är steg 2 att dessa personer de facto får förtur för exempelvis tester och vaccinering (flera sjöfartsnationer prioriterar sjömän för vaccinering). Här är Region Skåne ett föredöme som tog initiativet att prioritera personal inom samhällsviktig verksamhet för testning. I samband med detta initiativ, ställde Region Skåne den relevanta frågan ungefär hur många sjömän som mönstrar på/av i deras region. Initiativet från Region Skåne är som sagt mycket relevant och uppskattad och något som FSS självfallet önskar fler regioner tog efter. Dock, innan vi försöker få andra Regioner att följa Region Skånes initiativ, måste vi förstås kunna besvara frågan ungefär hur många sjömän som mönstrar på/av i respektive Region. FSS har haft en dialog med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket men ingen av dessa myndigheter har det samlade svaret. Nästa steg är att be Kustbevakningen om hjälp. I denna fråga har FSS en bra dialog med Skeppsmäklareföreningen. Om ingen myndighet, ensamt eller gemensamt, kan hjälpa oss med svaret på hur många och var sjömän mönstrar på/av i Sverige, landar det i att vi får be medlemmar hos Skeppsmäklarna och hos oss att uppskatta ett svar. Det kommer dock bli ett trubbigt tillvägagångssätt. Oaktat om Kustbevakningen har möjlighet att bistå oss med dessa uppgifter eller ej, måste sannolikt listan ändå kompletteras med uppgifter från rederier, t.ex. gällande intendenturpersonalens på-/avmönstringsrutiner.

Rek. Nr: 11-12

Nr	Vem	Vad	Varför	Hur	När
11	Kustbevakningen	Bistå med svar på frågan hur många och var sjömän mönstrar på/av i Sverige	Likt det positiva initiativet från Region Skåne, få alla Regioner i Sverige att upprätthålla en förhöjd beredskap för att stötta sjömän	Utdrag från SSN	2021
12	FSS (vid behov be om hjälp av Skeppsmäklarna)	Få svar på frågan hur många och var sjömän mönstrar på/av i Sverige	Likt det positiva initiativet från Region Skåne, få alla Regioner i Sverige att upprätthålla en förhöjd beredskap för att stötta sjömän	Be medlemmar om hjälp genom enkät	2021



Frågan är dock betydligt större än den svenska listan över samhällsviktig personal. Att sjömän skall få resa till/från sina fartyg, självfallet ha rätt till sjukavmönstringar eller att akut få göra ett läkarbesök m.m. är något som medlemsländer i IMO och även inom EU måste lära av Coronapandemin. Tack vare god dialog mellan Transportstyrelsen och Gränspoliserna, undantogs sjömän relativt snabbt från de reserestriktioner som Sverige införde. Men internationellt är detta en mycket stor (den största) och den viktigaste frågan att jobba vidare med. Besättningsbyten, visum och tester varit störst utmaningar enligt Svensk Sjöfarts medlemmar. Antalet regionala och lokala regler har varit betydande – alla former av särregler är hinder för flödet av gods, passagerare och besättningsbyten m.m. En återkommenade kommentar från FSS medlemmar var "vart tog EU vägen?". Medlemmarna menar även att det faktum att EU inte haft en koordinering gällande regler lett till stora utmaningar. Genomgående har det varit uppenbart att varje land har haft en egen strategi att bekämpa pandemin. Detta är något som nära dagligen reflekterats och debatterats i massmedia. För sjöfarten har det i ett operativt perspektiv varit, och är alltjämt, en mycket stor utmaning. Rederier i internationell trafik har konstant haft utmaningen att få information, förhålla och anpassa sig till ändrade regler. Detta har skett inte bara på nationell nivå, utan också på regional och t.o.m. lokal (hamn) nivå. Hamnstadskrav har ibland helt enkelt inte gått att uppfylla. Även Chartrare har ställt orimliga krav. Detta har varit en operativ utmaning för många rederier, en utmaning som FSS bara i något enstaka undantagsfall kunnat bistå medlemmarna med att hantera. Istället har FSS försökt ge länkar till hemsidor där uppdaterad information skall samlas och kunna ges.

I FSSs utvärdering bland medlemsrederier, har flera lyft önskan om ett tätare samarbete med Filippinerna. Flera medlemmar pekar på att det varit en mycket stor utmaning med besättningsbyten utanför EU. I flera länder har det varit omöjligt att göra besättningsbyten, inte bara utanför EU - flera rederier nämner att besättningsbyten i Finland inte varit möjligt.

I kommentarerna i utvärderingen som medlemmarna gjorde, nämns även inspektioner som utmaning. Parallellt med detta, har lösningar och nya rutiner skapats inom rederier att genomföra interna audits.

Rek. Nr: 13

Nr	Vem	Vad	Varför	Hur	När
13	Transportstyrelsen, Regeringskansliet, EU-Kom, IMO	Gemensamma rutiner	Sjöfarten är en utpräglad internationell verksamhet och en av de avgörande resurserna för flödet av varor/gods. Alla former av regionala och lokala särregler stör detta flöde	Än tydligare arbete genom IMO och EU och få länder att tidigt och tydligt undanta sjöfarten och sjöfolk från nationella, regionala och lokala särregler.	Pågår

FSS har inte haft någon dialog med Kustbevakningen. Sommaren 2020 uttalade sig Kustbevakningen i radioinslag tillsammans med Sjöfartsverkets lotsar, om att eventuellt anmäla ett rederi vars fartyg de misstänkte hade missat att rapportera befarad Covid-sjuk besättningsmedlem. Vid ett misstänkt Coronautbrott ombord på ett fartyg, skall fartyget i fråga rapportera detta till Kustbevakningen genom Maritime Single Window (MSW) om fartyget är till sjöss och till Smittskyddsläkaren om fartyget är till kaj. Rederiet ifråga anser sig ha rapporterat på korrekt sätt och någon anmälan har när

denna utvärdering skrivs, inte skett. FSS önskar att dialog om denna typ av frågor kan hållas, som vi föreslår ovan, runt och genom Transportstyrelsen och inte i massmedia.

Det är oklart för FSS vilken myndighet som i framtiden får ett eventuellt ansvar att hålla beredskapslager med exempelvis desinfektionsmedel och personlig skyddsutrustning. Men en stark rekommendation från FSS är att lager, i likhet med det som finns i Finland, även skapas i Sverige. I pandemins början var det mycket svårt för svenska rederier att få fram nödvändig skyddsutrustning, medan finska rederier kunde få hjälp med detta i Finland. Sjöfarten är en samhällskritisk verksamhet och visst lager måste skapas så att fartyg inte blir liggande för en så enkel sak att de inte kan rengöras.

Rek. Nr: 14

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
14	MSB(?)	Beredskapslager likande finsk modell	Sjöfarten är en del av de samhällsviktiga transporterna och får inte bli stillaliggande p.g.a. brist på rengöringsmedel eller personlig skyddsutrustning	Påtala detta för MSB eller ansvarig myndighet	2021

Det är också oklart för FSS vilken myndighet, om någon, som har ansvaret eller möjlighet att tillse karantänshotell. Det fjärde tillfället där ett fartyg blivit liggande i Sverige och det blivit stopp i kapaciteten att upprätthålla samhällskritiska transporter, gäller att besättning där flera hade konstaterad Covid inte kunde sjukavmonstra och ersättas då det saknades karantänshotell.

Rek. Nr: 15

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
15	MSB(?)	Karantänshotell	Sjöfarten är en del av de samhällsviktiga transporterna och får inte bli stillaliggande p.g.a. brist på Karantänshotell	Påtala detta för MSB eller ansvarig myndighet	2021

Sjöfartsverket är en statlig myndighet och som sådan följer de Folkhälsomyndighetens rekommendationer, bl.a. gällande personlig skyddsutrustning. Att Folkhälsomyndigheten och Sverige under mycket lång tid haft en, i förhållande till många andra länder, annan hållning kring t.ex. munskydd är väl känt. Våren 2020 höll den europeiska redareföreningen (ECSA) ett extrainkallat möte med anledning av att flera sjöfartsnationers redareföreningar kraftigt reagerat på att svenska lotsar inte följde internationell praxis kring personlig skyddsutrustning. Rederier och fartyg införde mycket strikta rutiner där bl.a. inga besökare tilläts ombord på fartygen för att minimera risken för smitta. Men viss personal, däribland lotsar, måste komma ombord på fartygen. Globalt har ett antal tragiska dödsfall inträffat när Corona har kommit ombord på fartyg. FSS känner inte till att något sådant har inträffat i Sverige, men däremot har FSS medlemmar som mist ombordanställd personal

då smittan kommit ombord. Detta är givetvis en fråga som går åt bägge håll; fartygen minimerar risken att få smittan ombord och lotsarna minimerar risken att bli smittade. Både fartygen och lotsarna är viktiga för att de samhällskritiska transporterna till/från Sverige skall fungera. FSS önskan och rekommendation är att oaktat att Sjöfartsverket är en statlig myndighet, bör internationell praxis följas. Detta gäller inte bara personlig skyddsutrustning utan även frågan om testning och vaccinering.

Rek. Nr 16

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
16	Sjöfartsverket	Skyddsutrustning / tester m.m. för lotsar	Sjöfarten bedriver samhällskritisk verksamhet och smitta får inte komma ombord eller omvänt att lotsar blir smittade	Sjöfartsverket lotsar skall inte behöva följa nationella regler utan följa internationell praxis	A.s.a.p

Då fartyget söker och behöver konsultera läkare, gäller olika rutiner om fartyget är till sjöss eller förtöjt. Till sjöss kontaktar fartyget "Tele Medical Assistance Service" (TMAS), en tjänst som hanteras av Sjöfartsverket genom Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC). När fartyget är förtöjt, skall samtal göras via 1177. Under Coronakrisen, har det bitvis varit mycket långa köer att få hjälp genom 1177. FSS är tacksamma för stödet, det konstruktiva och snabba samråd som gjordes mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket mitten av april 2020 som möjliggjorde att även fartyg till kaj kunde få tillgång till TMAS. Fartyg bedriver samhällsviktig verksamhet och då måste denna typ av konstruktiva lösningar snabbt kunna hittas. Det är orimligt att ett fartyg blir liggande med anledning av telefonkö till 1177. Denna fråga tas med i FSS operativa rekommendationer med önskemålet att rutin kan skapas i det fall motsvarande samhällsstörning uppstår igen.

Rek. Nr 17

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
17	Sjöfartsverket / Transportstyrelsen	FSS är tacksamma för överenskommelsen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket att tillåta ftg till kaj att kontakta JRCC / TMAS under Corona	Det är orimligt att ett fartyg som utgör en del av de samhällskritiska transporterna, blir liggande pga av lång telefonkö till 1177 / sjukvårdsupplysningen.	Ny rutin för JRCC/TMAS att vid samhällsstörningar skall ftg till kaj slippa ringa 1177.	A.s.a.p

Trafikverket/TPSAMS var snabba i att etablera samverkan kring Corona. Under Corona anser FSS att det tydliggjorts uppgiften som TPSAMS kan fylla kring informationsflödet från det privata näringslivet (resurshållarna), genom branschorganisationer till den nationella krisledningen och vidare till Regeringskansliet m.m. TPSAMS har fyllt, och fyller alltjämt, en mycket viktig funktion att skapa en gemensam lägesbild inom hela transportsektorn. Vid något tillfälle under våren 2020 gjordes tillägg och kommentarer kring sjöfarten vilket inte på något sätt stöddes av FSS. Detta påtalades omedelbart och sakfrågan är uttrangerad, men den principiella frågan kvarstår vilken "formell status"

TPSAMS och lägesrapporterna från TPSAMS egentligen har. Om lägesrapporten avseende sjöfarten fastställs i annan del i Trafikverket än i TPSAMS, måste detta tydliggöras.

Rek. Nr 18

Nr	Vem	Vad	Varför	Hur	När
18	Trafikverket / TPSAMS	Roll och ansvar.	Lägesrapporterna – vem är "ansvarig utgivare"? Vid tillfälle rapporterades i lägesrapporten ett ställningstagande som FSS ej stod bakom.	Trafikverket / TPSAMS måste göra processen mer transparent och tydliggöra vem som är "ansvarig utgivare" för lägesrapporterna	2021 (redan påbörjat av TPSAMS)

FSS har imponerats av den kontinuerliga data över antal flygningar, passagerarantal och godsmängder som flyget regelbundet har rapporterat och levererat in till TPSAMS. FSS tog våren 2020 kontakt med Sjöfartsverket om möjligheterna för dem att presentera motsvarande data för sjöfarten på Sverige. FSS är tacksamma för att Sjöfartsverket nu tillhandahåller denna data till FSS, men anser att dessa uppgifter borde, i likhet med rutinen från flyget, rapporteras av dem direkt till TPSAMS. Om TPSAMS är forumet för en samlad nationell lägesbild inom transportsektorn, bör Sjöfartsverket och TPSAMS skapa rutiner för att leverera lägesbild avseende sjötrafiken till och från Sverige. FSS har, genom Kommunikationskommittén, under Coronakrisen efterfrågat och fått lägesbilder från föreningens medlemmar i samma frekvens som TPSAMS efterfrågat det. Men eftersom medlemmar i FSS inte utgör hela sjöfarten på Sverige, är data från Sjöfartsverket inte bara önskvärd utan t.o.m. nödvändig om TPSAMS skall kunna fånga in och presentera "en samlad lägesbild". Självklart kan det vara så att Sjöfartsverket levererar in sin data om antal passagerare, godsmängder m.m. till annan del av Trafikverket än till TPSAMS, men då måste detta tydliggöras. Det blir en lite märklig situation om rederier genom FSS (och motsvarande för Skärgårdsredarna) engagerar sig och lägger resurser på att rapportera till TPSAMS, om inte Sjöfartsverket gör det. Den samlade lägesbilden finns, diskuteras och fastställs ju då någon annanstans än i TPSAMS. Tidigare i denna utvärdering nämndes att hur sjöfartens branschorganisationer kanske bör överväga att organisera sig kring en gemensam informations- och kommunikationsstrategi. Detta beslut är delvis avhängt de rutiner TPSAMS och Sjöfartsverket kommer överens om.

Rek. Nr 19

Nr	Vem	Vad	Varför	Hur	När
19	Sjöfartsverket / TPSAMS	Roll och ansvar	FSS levererar löpande underlag för lägesrapport till TPSAMS. Sjöfartsverket leverera data direkt till Trafikverket, d.v.s. ej gem. TPSAMS. Detta är en lite märklig ordning och bör justeras på lämpligt sätt	Sjöfartsverket och TPSAMS tar fram rutin för detta.	Asap

FSS är alltså av uppfattningen att TPSAMS har en viktig funktion kring informationsflödet under samhällsstörningar. Vad som dock är viktigt är att informationen är riktad åt bägge håll. FSS medlemmar och FSS genom Kommunikationskommittén har lagt mycket tid på att rapportera lägesbilder. Ett antal gånger under Coronakrisen har FSSs medlemmar inom ramen för TPSAMS arbete blivit ombudda att besvara olika sakfrågor. Återkopplingen från TPSAMS till FSS medlemmar är mycket viktig för att få ett naturligt och kontinuerligt engagemang. En av principerna i uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret är sömlösheten. Lägesrapporterna skapades och utvecklats under Coronakrisen. FSS kan inte hur eller om rapportering liknande lägesrapporterna sker i ett normalläge, men kanske skall lägesrapporterna permanentas på något lämpligt sätt så att en "naturlig sömlöshet skapas". Vad gäller informationsflödet från myndigheter under Coronakrisen, noterar FSS dels med tacksamhet inbjudan att delta i myndigheternas informationsnätverk, dels att FSS erhöll operativt mycket viktig information från Polisen via Transportstyrelsen. Kommunikations- och informationsflöde under samhällsstörningar är synnerligen viktigt. Igen, staten har inga egna fartyg för att utföra de samhällsviktiga sjötransporterna. Kommunikations- och informationsflödet måste därför på något sätt, antingen direkt eller genom branschorganisation, inkludera rederier och fartyg.

TPSAMS har under Coronakrisen besökts av både Trafikverkets GD och Infrastrukturministern som lovordat det jobb TPSAMS gjort och gör. Att TPSAMS bidrar till samhällsnyttan är tydligt. Men det är också viktigt åt andra hållet –medlemmar hos FSS, och kanske andra branschorganisationer, måste tydligare förstå medlemsnyttan av allt engagemang i TPSAMS. För FSSs medlemmar är detta viktigt att klargöra då de operativa Coronafrågorna de facto har hanterats av eller genom Transportstyrelsen. FSS tror nyckeln här är att TPSAMS just har uppgiften att tillse ett dubbelriktat kommunikations- och informationsflöde. Om TPSAMS tydligare fokuserar på datainsamling, kommunikation och information, ser FSS en naturlig plats och komplement till det operativa arbete som FSS gjort och gör tillsammans med Transportstyrelsen, Försvarsmakten och MSB.

I uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret är det tydligt att ett nära samarbete måste finnas mellan staten och det privata näringslivet. Detta samarbete kanaliseras mycket genom branschföreningar. Under hösten 2020 fördjupade FSS och Försvarsmakten sitt samarbete. Den initiala återuppbyggnadsfasen vad gäller samverkan mellan handelssjöfarten och Försvarsmakten skall pågå till slutet av år 2022 för att fr.o.m. 2023.01.01 övergå till en mer löpande och förvaltande fas. Under återuppbyggnadsfasen är det frågan om flera delprojekt och den samlade arbetsinsatsen från både FSS, flertal rederier och inte minst Försvarsmakten är mycket omfattande. Som nämnts ovan, har sjöfarten redan då TPSAMS etablerades, flaggat för resursbrist. Det är också en fråga som lyfts ett flertal gånger av FSS och andra branschorganisationer på TPSAMS möten. I februari 2021 lämnade FSS styrelsen i TPSAMS, men deltar fortsatt aktivt i att rapportera underlag till den samlade lägesbilden (Som nämnts tidigare i denna utvärdering, har FSS anmält sitt intresse att delta som pilot för säker kommunikation). En av orsakerna till att FSS valt att lämna TPSAMS styrelse är resursfrågan. Arbetet med Försvarsmakten är som sagt mycket omfattande och FSSs medlemmar har likt många andra näringar drabbats hårt av Corona. FSS är medvetna om att engagemang i TPSAMS är frivilligt, men det är en lite märklig hållning till branscher som inte har resurser att engagera sig men samtidigt vill bidra, och har viktig kunskap att bidra med, i återuppbyggnaden av totalförsvaret. I ett tidigare skede presenterade TPSAMS förslag och tankar om att själva ha en ansvarig för respektive transportslag. Ett förslag som FSS ställde sig positiva till.

FSS uppfattar att Coronakrisen har visat att branschorganisationer har en uppgift att fylla inte bara i uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret, utan också under en kris. Oaktat utfallet, måste FSSs, och kanske andra branschorganisationers medlemmar, få svar kring finansieringsfrågan för branschorganisationers arbete i uppbyggnad och förvaltning av det svenska totalförsvaret. Det är sammantaget frågan om 1000-tals arbetstimmar som idag utförs av FSS och FSSs medlemmar utan att ersättningsfrågan fått ett svar. Det är en självklarhet för FSS att bidra i uppbyggnaden av totalförsvaret, men det borde också vara en självklarhet att få ett tydligt svar på ersättningsfrågan.

Rek. Nr 20

<u>Nr</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
20	Regeringskansliet? Trafikverket / TPSAMS? MSB?	Finansieringsfrågan för branschorganisationer	Branschorganisationer lägger allt mer tid och resurser på att bidra i återuppbyggnaden av totalförsvaret. Detta finansieras av medlemsavgifter.	Svar måste ges på finansieringsfrågan	Skyndsamt

### 3.5 Samlad rekommendationslistan

<u>#</u>	<u>Vem</u>	<u>Vad</u>	<u>Varför</u>	<u>Hur</u>	<u>När</u>
1	FSS: SoT, Sek och styrelsen	FSS interna krisorganisation	I samband med uppbyggnaden av totalförsvaret och kommande övningar, behöver även FSS organisation och arbetsmetod fastställas	Beslut av styrelsen.	När så blir aktuellt
2	FSS och SARF	Gränsdragning mellan FSS och SARF	För att tillse att ingen fråga faller mellan stolarna eller 2-arbetas	Enkelt möte	A.s.a.p
3	FSS: KomKom, Sek och styrelsen. Parallell dialog med Skärgårdsredarna, Sv hamnar, Skepps-mäklarna	Beroende på hur TP SAMS utvecklas och hur sjöfartsmyndigheter agerar, bör sjöfartens branschorganisationer överväga och besluta om gemensam kommunikations-/informationsarbete eller ej.	- Vid kriser, är fungerande kommunikationsvägar och korrekt information helt centralt. - Under Coronakrisen, och även innan dess, uppfattar FSS att "den breda allmänheten" kan ha svårt att skilja mellan "sjöfart och sjöfart"		Bör vara på plats innan eller i samband med kommande övningar

4	FSS, Sv hamnar och Transportstyrelsen, Polisen, Kustbevakningen samt Försvarmakten	Inkludera Sjöfarts-skyddet i totalförsvaret	Det system som redan finns på plats hos hamnar och rederier måste övas inom ramen för (det sömlösa) totalförsvaret	-FSS (DP-RoPax) har föreslagit skapandet av en samverkansgrupp kring sjöfarts-skyddet. - Transportstyrelsen erhåller medel för att tillsammans med Polisen, Kustbevakningen och Försvarmakten tillse övningar	Innan planerade övningar
5	FSS	Inkl. DP-Tank	FSSs båda DP-grupper som engageras	Informera och bjuda in även DP-Tank	När det blir aktuellt
6	Svensk Flyg och FSS	Myndighetsutövning måste utföras av myndigheter	Självklar har transportörer ett stort ansvar att tillse korrekta resehandlingar m.m., men ytterst är det en uppgift för myndigheterna	Diskutera frågan med Regeringskansliet	2021
7	Regeringskansliet	Transportstyrelsen får rollen och medel för att utgöra navet i sjöfartens krisorganisation	Transportstyrelsen har under Coronakrisen de facto varit den myndighet som bistått sjöfarten i alla de operativa utmaningar som uppstått. TS har även koordinerat operativa sjöfartsfrågor mot andra myndigheter	Transportstyrelsen får uppdrag och tillhörande finansiering.	FSS önskan är att detta sker omgående
8	FSS, Transportstyrelsen, Försvarmakten och kursanordnare.  Inkludera frågan i pågående projekt kring	Ta vara på den kunskap vi fick och fastställa likvärdig erfarenhet för att behålla huvudbehörighet och vissa specialbehörigheter, t.ex.  -Ombord inspektioner.	Den svenska handelsflottan bemannas av många utländska medborgare. Vid vissa samhälls- störningar (och tillhörande övningar) kan det vara nödvändigt att kunna bemanna med svenska medborgare.	- Komma överens om att tid och vissa arbetsuppg. på rederikontrakt skall kunna ligga till grund för att behålla / få tillbaka behörigheter  - Vilka krav på kurser och övningar skall	2021

	yrkes- högskola	-Projektansvarig. -Varsbesök		ställas på de sjömän som gått i land, men behövs ombord på fartyg vid viss risknivå? Finansiering måste tillses.	
9	Regeringskansliet	Myndighetsbeslut som påverkar sjöfarten, sjömän eller transporter till sjöss, skall samverkas med Transportstyrelsen	Transportstyrelsen har överblicken och kunskapen om sjöfarten och kan, om dom bjuds in i processen innan regler fastställs, bistå för att förhindra onödiga störningar i de samhällskritiska sjöfartstransporterna.	Regeringskansliet tillser rutin om detta	A.s.a.p (påbörjad med resultat)
10	MSB (?)	Tydligt inkludera sjömän och annan personal inom den privata transportsektorn som personal som bedriver samhällsviktig verksamhet	Staten bedriver egentligen mycket liten del av de faktiska samhällsviktiga transporterna. Vid samhällsstörningar måste denna personalkategori få resa till/från sin arbetsplats samt där kunna fokusera på sina uppgifter.	Justera en svenska listan över samhällsviktig verksamhet i enlighet med EUs motsvarande lista.	Vid kommande revidering
11	Kustbevakningen	Bistå med svar på frågan hur många och var sjömän mönstrar på/av i Sverige	Likt det positiva initiativet från Region Skåne, få alla Regioner i Sverige att upprätthålla en förhöjd beredskap för att stötta sjömän	Utdrag från SSN	2021
12	FSS (vid behov be om hjälp av Skeppsmäklarna)	Få svar på frågan hur många och var sjömän mönstrar på/av i Sverige	Likt det positiva initiativet från Region Skåne, få alla Regioner i Sverige att upprätthålla en förhöjd beredskap för att stötta sjömän	Be medlemmar om hjälp genom enkät	2021
13	Transportstyrelsen, Regeringskansliet, EU-Kom, IMO	Gemensamma rutiner	Sjöfarten är en utpräglad internationell verksamhet och en av de avgörande resurserna för flödet	Än tydligare arbete genom IMO och EU och få länder att tidigt och tydligt undanta sjöfarten	Pågår



			av varor/gods. Alla former av regionala och lokala särregler stör detta flöde	och sjöfolk från nationella, regionala och lokala särregler.	
14	MSB(?)	Beredskapslager likande finsk modell	Sjöfarten är en del av de samhällsviktiga transporterna och får inte bli stillaliggande p.g.a. brist på rengöringsmedel eller personlig skyddsutrustning	Påtala detta för MSB eller ansvarig myndighet	2021
15	MSB(?)	Karantänshotell	Sjöfarten är en del av de samhällsviktiga transporterna och får inte bli stillaliggande p.g.a. brist på Karantänshotell	Påtala detta för MSB eller ansvarig myndighet	2021
16	Sjöfartsverket	Skyddsutrustning / tester m.m. för lotsar	Sjöfarten bedriver samhällskritisk verksamhet och smitta får inte komma ombord eller omvänt att lotsar blir smittade	Sjöfartsverket lotsar skall inte behöva följa nationella regler utan följa internationell praxis	A.s.a.p
17	Sjöfartsverket / Transportstyrelsen	FSS är tacksamma för överenskommelsen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket att tillåta ftg till kaj att kontakta JRCC / TMAS under Corona	Det är orimligt att ett fartyg som utgör en del av de samhällskritiska transporterna, blir liggande pga av lång telefonkö till 1177 / sjukvårdsupplysningen .	Ny rutin för JRCC/TMAS att vid samhällsstörningar skall ftg till kaj slippa ringa 1177.	A.s.a.p
19	Sjöfartsverket / TPSAMS	Roll och ansvar	FSS levererar löpande underlag för lägesrapport till TPSAMS. Sjöfartsverket leverera data direkt till Trafikverket, d.v.s. ej gem. TPSAMS. Detta är en lite märklig ordning och bör justeras på lämpligt sätt	Sjöfartsverket och TPSAMS tar fram rutin för detta.	Asap

20	Regeringskansliet? Trafikverket / TPSAMS? MSB?	Finansieringsfrågan för branschorganisationer	Branschorganisationer lägger allt mer tid och resurser på att bidra i återuppbyggnaden av totalförsvaret. Detta finansieras av medlemsavgifter.	Svar måste ges på finansieringsfrågan	Skyndsamt
----	---	--	---	---------------------------------------	-----------