



Datum
2007-09-03

Vår beteckning
010302-07-02114

Ert datum
2007-05-15

Er beteckning
Fö2007/1188/CIV

Försvarsdepartementet
Thord Eriksson

103 33 Stockholm

Remissvar betänkandet Alltid redo! En ny myndighet mot olyckor och kriser (SOU 2007:31)

Bakgrund

Försvarsdepartementet har till Sjöfartsverket 2007-05-09 remitterat betänkandet "Alltid redo! En ny myndighet mot olyckor och kriser" SOU 2007:31.

Sjöfartsverket, som dels i Förordningen om skydd mot olyckor (SFS 2003:789) anges som ansvarig myndighet för sjöräddningen och dels i Krisberedskapsförordningen (SFS 2006:942) anges som en av de myndigheter som har ett särskilt sektorsansvar, har genom dessa ansvarsförhållanden under åren etablerat nära kontakter med två av de i utredningen berörda myndigheterna, Statens Räddningsverk (SRV) och Krisberedskapsmyndigheten (KBM). I krisberedskapsarbetet deltar Sjöfartsverket dels genom sitt sektorsansvar för sjöfarten i samverkansområdet "Transporter" där de övriga transportverken samt Energimyndigheten deltar och dels genom sitt ansvar för sjöräddningen i samverkansområdet "Skydd, Undsättning och Vård". Sjöfartsverket deltar också i delar av det internationella krisberedskapsarbetet, främst genom deltagande i Partnerskap för fred verksamheten - PBOS (Planning Board Ocean Shipping) som utgör en del av de s.k. Planning Boards and Committees där de övriga transportmyndigheterna i Sverige deltar. Sjöfartsverket begränsar sitt yttrande till det som berör sjöfartssektorn och den samverkan som Sjöfartsverket har med andra myndigheter i krisberedskapssystemet. Sjöfartsverket lämnar härmed följande yttrande.

Datum
2007-09-03

Vår beteckning
010302-07-02114

Sammanfattning

Sjöfartsverket delar utredningens förslag att sammanföra de tre myndigheterna SRV, KBM och Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) till en myndighet. I likhet med utredningen anser Sjöfartsverket att detta medför en avsevärd effektivisering och samordning av den verksamhet som idag bedrivs av SRV, KBM och SPF var för sig. En sammanslagning av de tre nuvarande myndigheternas olika verksamheter på det sätt och med det ansvar som framgår på sid. 23 samt i avsnitt 8 i utredningen tillmötesgår enligt Sjöfartsverkets uppfattning dessutom den utveckling som skett under de senaste åren.

Då KBM bildades kunde själva krishanteringssystemet i stora delar härledas från den gamla ÖCB-verksamheten. Verksamheten inom KBM och inom de olika samverkansområdena fokuserade inledningsvis huvudsakligen på de situationer som kunde betraktas som ”svåra påfrestningar på samhället i fred” och där nivån för en sådan således sattes mycket högt eftersom det verkligen skulle innebära en svår påfrestning på hela eller i vart fall delar av samhället. Myndigheterna, som deltagit i de olika samverkansområdena, har också tagit fram scenarier som återspeglar detta. Emellertid har utvecklingen kommit att innebära att nivån för de olika händelserna successivt har sänkts vilket kommit till uttryck i den nya benämningen ”extrema händelser”. Sådana händelser kan t.ex. utgöras av de som utredningen själv nämner, diskoteksbranden i Göteborg och stormen ”Gudrun”.

För sjöfartens del kan nämnas olyckor av typ Estoniakatastrofen. En sådan olycka skall självklart betraktas som en extrem händelse samtidigt som den rent operativa insatsen är att hänföra till ren sjöräddningstjänst som genomförs i enlighet med lagen om skydd mot olyckor och de internationella konventioner och överenskommelser som finns på sjöräddningens område. En sammanslagning av de tre berörda myndigheterna medför således enligt Sjöfartsverkets uppfattning att den tvärsektoriella samverkan som är nödvändig för att kunna utveckla förmågan att hantera olika typer av händelser oavsett inom vilken sektor eller av vilket slag eller till vilken nivå dessa kan hänföras, avsevärt kommer att förbättras och delar därmed i stort utredningens slutsatser och förslag.

Tillämpning av ansvarsprincipen och tvärsektoriell samordning

Utredningen föreslår en striktare tillämpning av ansvarsprincipen och en tydligare tvärsektoriell samordning. Sjöfartsverket ser positivt på detta förslag. Vad avser ansvarsprincipen har utvecklingen i vissa fall tenderat att gå i motsatt riktning och det är därför viktigt att denna princip slås fast och får en mer tydlig innebörd vilket ökar myndigheternas förmåga att hantera händelser inom deras respektive ansvarsområden alldeles oavsett vilken typ eller nivå denna händelse har. Det skall här nämnas att Sjöfartsverkets uppfattning är att detta inte på något sätt hindrar det tvärsektoriella

Datum
2007-09-03

Vår beteckning
010302-07-02114

samarbetet utan istället tydliggör hur ansvaret dem emellan skall fördelas helt i enlighet med vad utredningen skriver.

Vad avser tvärsektoriell samverkan har Sjöfartsverket sedan lång tid inom samverkansområdet ”Transporter” arbetat tillsammans med de övriga transportmyndigheterna i syfte att skapa just en tvärsektoriell samverkan för att gemensamt kunna hantera händelser som på något sätt påverkar landets totala infrastruktur. Detta tvärsektoriella arbete har tagit sig uttryck i bl.a. de många studier av olika olycksscenarioer som framtagits av samverkansområdet. Sjöfartsverket ställer sig således bakom vad utredningen anför i denna fråga

Risk- och Sårbarhetsanalyser

Utredningen föreslår att kravet att upprätta risk- och sårbarhetsanalyser i förordningen om krisberedskap avskaffas och ersätts med krav i regleringsbrev för de myndigheter som respektive sakdepartement anser skall upprätta en sådan. Sjöfartsverket har inga synpunkter på varifrån direktiven kommer, men får i sammanhanget anföras att den Risk- och Sårbarhetsanalys som gjorts för sjöfartssektorn till delar grundar sig på en morfologisk analysmetod där huvudaktörerna inom sektorn deltagit. Risk- och Sårbarhetsanalysen uppgraderas och anpassas också årligen till de rådande omständigheterna inom sektorn. Risk- och Sårbarhetsanalysen ligger också som ett grunddokument för Sjöfartsverkets arbete inom de båda samverkansområden där Sjöfartsverket deltar.

Anslaget 7:5 Krisberedskap

Utredningen föreslår en renodling av anslaget 7:5 krisberedskap och överföring av medel till vissa sektorsansvariga myndigheter samt att planeringsprocessen i sin nuvarande form avskaffas och ersätts med ett bidragsförfarande. Sjöfartsverket delar utredningens uppfattning att det är olyckligt med en uppdelning i dels en förstärkt förmåga och dels i en förmåga att hantera vardagliga händelser. Eftersom ett av huvudsyftena med förslaget om en sammanföring av de tre olika myndigheterna just är att en och samma myndighet ansvarar för dessa frågor, oavsett var på hotskalan en olycka inträffar, finner Sjöfartsverket det naturligt att också fördelningen av medel för verksamheterna hos de olika sektorsmyndigheterna följer samma mönster.

Sjöfartsverket får också i detta sammanhang påtala att det i det nuvarande systemet finns en divergens mellan det riktlinjebeslut som Näringsdepartementet utfärdat för de fyra transportverken och styrningen av de anslagsmedel som sker genom anslaget 7:5 och som idag hanteras av Forsvarsdepartementet via KBM. Sjöfartsverket uppfattar att utredningens

Datum
2007-09-03Vår beteckning
010302-07-02114

förslag avseende anslaget 7:5, vilket kommit till uttryck på sid. 184 i densamma, kommer att ta bort denna divergens.

Uppföljning och tillsyn

Utredningen föreslår att metoder för sektorsvis uppföljning utvecklas. Vidare föreslår utredningen att tillsyn avseende krisberedskapsområdet ses över. Vad avser förslagen om sektorsvis uppföljning har Sjöfartsverket inget att erinra. Vad avser tillsyn får Sjöfartsverket anförda att de statliga myndigheter som har ett räddningstjänstansvar, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:7789), själva utövar tillsynen över denna. För Sjöfartsverkets del berör detta sjöräddningen. I syfte att klargöra tillsynsförhållandena mellan å ena sidan den rena räddningstjänsten och de sektorsvisa krisberedskapsfrågorna bör därför frågorna om tillsyn ses över i ett vidare perspektiv.

Utbildning

Sjöfartsverket utbildar själva för de funktioner som berör sjöräddningen. Här kan nämnas utbildning till sjöräddningsledare, grundkurs i sjöräddning samt OSC (On Scene Coordinator)-utbildning för sjöräddning. Vad avser den utbildning som genomförs i SRV:s regi deltar Sjöfartsverket inte i någon nämnvärd omfattning. Däremot ser Sjöfartsverket ett behov av utbildning och övning inom krisberedskapsområdet. Sjöfartsverket har ingen erinran mot utredningens förslag i denna del.

I beslut i detta ärende, som fattats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit avdelningschefen Maria Gelin och enhetschefen Ulf Hallström, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén
Generaldirektör



Ulf Hallström