



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Risk- och sårbarhetsanalys för sjöfartssektorn 2008

Enligt förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap skall Sjöfartsverket årligen redovisa en risk- och sårbarhetsanalys inom sitt ansvarsområde. Analysen skall även omfatta hela den sektor för vilken myndigheten ansvarar.

Sjöfartsverket redovisar uppdraget i bifogade rapport för verksamhetsåret 2008.

Årets risk- och sårbarhetsanalysen är en övergripande sammanställning av 2005-2007 års analysarbete samt beskriver översiktligt Sjöfartsverkets roll i samhällets krisberedskap.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av stf. generaldirektören Eva Nilsson, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, chefen för sjöräddnings- och beredskapsenheten Ulf Hallström samt beredskapshandläggaren Susanne Degerstedt, den sistnämnde föredragande.

Eva Nilsson

Susanne Degerstedt

RISK- OCH SÅRBARHETSANALYS FÖR SJÖFARTSSEKTORN

2008

RISK- OCH SÅRBARHETSANALYS FÖR SJÖFARTSSEKTORN

2008

SAMMANSTÄLLNING AV 2005-2007 ÅRS ANALYSARBETE

Datum: November 2008
Vår beteckning: 010302-08-03137

Innehållsförteckning

1	Uppdrag och avgränsning.....	1
2	Roll och ansvarsområde.....	2
2.1	Sjöfartsverkets sektorsuppgift	2
2.2	Sjöfartssektorn och dess aktörer.....	2
2.3	Sjöfartsverkets roll i samhällets krisberedskap.....	3
3	Hot och risker inom sjöfarten.....	4
3.1	Händelser som kan inträffa i sjöfartssektorn	4
3.2	Händelse som kan drabba sjöfartssektorn.....	5
4	Tidigare genomförda risk- och sårbarhetsanalyser.....	7
4.1	RSA 2005	7
4.2	RSA 2006	8
4.3	RSA 2007	8
5	Analyshändelser.....	10
6	Fortsatt arbete	12
Bilaga 1	Distributionslista	13

1 Uppdrag och avgränsning

Enligt 9 § i förordningen (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap, ska varje myndighet i syfte att stärka sin krishanteringsförmåga årligen analysera om det finns sådan sårbarhet och sådana risker inom myndighetens ansvarsområde som synnerligen allvarligt kan försämra förmågan till verksamhet inom området.

Sjöfartsverkets syfte med risk- och sårbarhetsanalysarbetet är att identifiera brister i sjöfartssektorns förmåga att hantera extrema situationer - med syfte att ta fram lämpliga åtgärder för att dels förebygga sådana och dels, om de ändå inträffar, kunna bedöma vilken förmåga sjöfartsektorn har att kunna hantera den uppkomna situationen.

Sjöfartsverkets sammanställda ***Risk- och sårbarhetsanalys för sjöfartssektorn 2007*** lämnades in till Näringsdepartementet – med kopia till Krisberedskapsmyndigheten – den 19 februari 2008.

Risk- och sårbarhetsanalys för sjöfartssektorn 2008 ska lämnas in till Näringsdepartementet redan den 14 november samma år. Årets rapport kommer inte att behandla några nya djupanalyser av tidigare identifierade analyshändelser, utan presenteras som en sammanfattning över det risk- och sårbarhetsanalysarbete som genomförts sedan 2005.

2 Roll och ansvarsområde

2.1 Sjöfartsverkets sektorsuppgift

Sjöfartsverket har i likhet med övriga trafikverk ett så kallat sektorsansvar, vilket innebär en roll som går utöver kärnuppgifterna infrastruktur, sjötrafik, sjöräddning och sjöfartsinspektion. Sjöfartsverket karaktäriserar sin sektorsroll med nyckelorden överblick, omvärldsbevakning, samverkan och påverkan.

I sektorrollen ligger att nationellt och internationellt arbeta för att transport- och sjöfartspolitikerna utvecklas i linje med riksdagens och regeringens beslut. Detta innebär bland annat att Sjöfartsverket följer upp sjöfartssektorns utveckling i förhållande till de transportpolitiska målen, ger stöd och råd inom verkets kompetensområde, verkar för att minska sjöfartens miljöpåverkan, beaktar beredskapsaspekter, genomför och deltar i utredningar, informerar om sjöfartens villkor och möjligheter samt initierar sjöfartsforskning för att bidra till att sjöfarten utvecklas i linje med de transportpolitiska målen.

2.2 Sjöfartssektorn och dess aktörer

Sjöfarten hanterar över 90 procent av all svensk export och import mätt i vikt. Det vill säga att de flesta varor på väg till eller från Sverige transporteras med fartyg, antingen direkt till eller ifrån ursprungslandet eller via någon av de 40-tal reguljära färjelinjer som förbinder Sverige med omvärlden.

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustri. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Den sjöledes transporterade godsvolymen, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till 161 miljoner ton år 2007.

Under 2007 omsattes i de svenska hamnarna totalt ca 173 miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymen har ökat med knappt 3 procent jämfört med föregående år.

Sverige har en hamnstruktur med ett stort antal hamnar, både allmänna och industrihamnar. Rederierna efterfrågar effektivare hamnar som kan vara en stark länk i Sveriges transportkedjor och bidra till att öka konkurrenskraften på världsmarknaden.

Cirka 25 svenska hamnar uppfyller EU:s krav för TEN-A, vilket innebär hamnar med en godsomsättning på minst 1,5 miljoner ton eller minst 200 000 passagerare samt god anslutning till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) på land. De tio största hamnarna svarar för cirka två tredjedelar av den totala godshanteringen.

2.3 Sjöfartsverkets roll i samhällets krisberedskap

Vissa myndigheter har fått ett särskilt ansvar för att minska samhällets sårbarhet och för att se till att vi blir bättre på att hantera en kris. Myndigheterna är indelade i olika grupper och varje grupp är ansvarig för krisberedskapen inom ett särskilt område, ett så kallat samverkansområde.

Varje samverkansområde består av ett antal myndigheter som gemensamt ansvarar för att planera och samordna säkerhets- och beredskapsåtgärder. Myndigheterna inom varje samverkansområde ska också se till att näringslivet liksom alla kommuner och länsstyrelser kommer med i arbetet för ett säkrare samhälle.

Sjöfartsverket deltar i två av dessa, nämligen *Samverkansområde Transporter* och *Samverkansområde Skydd, undsättning och vård*, samt genom viss sektorssamverkan även i samverkansområdet Geografiskt områdesansvar.

Inom Samverkansområde Transporter pågår bl.a. arbete med att ta fram en för de ingående myndigheterna gemensam risk- och sårbarhetsanalys samt att genom studier och seminarier tydliggöra samverkansformerna mellan näringslivet och myndigheterna för samhällsviktiga transporter.

3 Hot och risker inom sjöfarten

3.1 Händelser som kan inträffa i sjöfartssektorn

Nedan ges en översiktlig beskrivning av extraordinära händelser som *kan inträffa i sjöfartssektorn*. Uppgifterna är hämtade från Sjöfartsverkets risk- och sårbarhetsanalys 2007.

Händelse	Översiktlig beskrivning
Dammbrott i Sjöfartsverkets slussanläggningar i Trollhätte- och Södertälje kanal	<p>Orsaker: Sabotage, tekniska fel i slussportars mekanism, påsegling av slussportar och erosion.</p> <p>Sannolikhet: De bedömda klimattförändringarna bidrar till ökade flöden men medvetande om avrinningen framöver antas i sig verka för ökad. Övervakning av erosion har ökat i Trollhättekanal sedan ett erosionstillbud för ett antal år sedan. Sannolikhetsförändringar för sabotage, tekniska fel och påsegling är svårbedömda.</p> <p>Konsekvenser: Kan leda till erosion och efterföljande skred som kan hota liv och hälsa. Vissa lokala begränsningar av samhällets funktionalitet. Grundläggande värden påverkas inte.</p> <p>RSA-händelse: Uppstår hastigt. Kräver brådskande beslut och samverkan mellan olika aktörer. Troligen kan de nödvändigaste funktionerna upprätthållas.</p> <p>Övrigt: En risk- och beredskapsanalys för Trollhättekanal har genomförts under 2007 enligt Lagen om skydd mot olyckor. Den har pekat på vissa åtgärdsförslag. Dammbrott vid Lilla Edets sluss i Göta älv bedömdes i Sjöfartsverkets RSA för 2006. Konsekvenserna vid dammbrott i Vattenfalls dammar i Göta älv medför långt större konsekvenser för samhället än om dammarna vid slussanläggningarna brister.</p>
Förlisning eller allvarlig brand på passagerarfärjor med många dödsoffer som följd	<p>Orsaker: Det kan finnas flera orsaker, t.ex. sabotage, förskjutning i lasten, kollision med annat fartyg.</p> <p>Sannolikhet: Säkerheten har tekniskt sätt sannolikt förbättrats sedan branden på Scandinavian Star och Estonias förlisning. Dock ökar kryssningstrafiken ökat kraftigt i Sveriges närområde vilket pekar på ökad sannolikhet.</p> <p>Konsekvenser: Förutom det stora antalet dödsfall kommer också många arbetskrafter gå förlorade, vilket kan koncentreras till några få arbetsplatser som då blir synnerligen drabbade och påverka samhällets funktionalitet marginellt.</p> <p>RSA-händelse: Uppstår hastigt. Kräver till viss del brådskande beslut. De nödvändigaste funktionerna kan upprätthållas.</p> <p>Övrigt: Hanteringen av och mediebevakningen efter Estonias förlisning har sannolikt i viss mån bidragit till sänkt förtroende för politiker.</p>

Främmande marina organismer som stör ekosystemet	<p>Orsaker: Främmande marina organismer tas upp i ballastvatten som töms i Sveriges marina närområde. Organismer fäster på skrovens utsida.</p> <p>Sannolikhet: Mycket svårbedömd sannolikhet.</p> <p>Konsekvenser: Kan slå ut andra arter och därmed rubba ekosystemet kraftigt. Fiskerinäringen kan sannolikt påverkas. Liv och hälsa samt grundläggande värden påverkas sannolikt inte.</p> <p>RSA-händelse: Uppstår inte hastigt eller oväntat. Kräver inte brådskande beslut. Nödvändiga funktioner i samhället kan upprätthållas i samhällsviktig verksamhet.</p> <p>Övrigt: Den amerikanska kammaneten har påvisats i Östersjön och den sprider sig snabbt. Den har tidigare starkt påverkat fisket i Svarta havet. Det är inte osannolikt att den kommit hit med fartygs ballastvatten. Främmande marina organismer ses som ett stort problem inom IMO (International Maritime Organisation, FNs sjöfartsorganisation). (http://www.fimr.fi/sv/aranda/uutiset/271.html)</p>
Betydande oljeutsläpp	<p>Orsaker: Grundstötningar, kollisioner med fartyg eller fasta objekt.</p> <p>Sannolikheten: Oljetransporterna på Östersjön ökar kraftigt. Undermåliga och enkelskrovade fartyg fasas ut.</p> <p>Konsekvenser: Befolkningens liv och hälsa påverkas inte med däremot djurlivets. Vid utsläpp i Mälaren och Vänern förorenas stora dricksvattentäkter för 100 000-tals människor, vilket kan få stora effekter på samhällets funktionalitet och som i värsta fall kan ge påverkan på grundläggande värden.</p> <p>RSA-händelse: Uppstår mycket hastigt och oväntat. Vid förorening av stora dricksvattentäkter krävs snabba åtgärder och det kan vara svårt att upprätthålla funktioner i samhällsviktig verksamhet. Samverkan mellan olika aktörer kommer att behöva äga rum. Vid utsläpp blir konsekvenserna mindre.</p> <p>Övrigt: Utsläppet av bunkerolja från Fu Shan Hai med oljepåslag längs Skånes kust skedde med begränsade volymer bunkerolja. Ett utsläpp från ett lastat tankerfartyg kan bli mycket större.</p>

3.2 Händelse som kan drabba sjöfartssektorn

Nedan ges en översiktlig beskrivning av extraordinära händelser som *kan drabba sjöfartssektorn*. Uppgifterna är hämtade från Sjöfartsverkets risk- och sårbarhetsanalys 2007.

Händelse	Översiktlig beskrivning
Omfattande personalbortfall	<p>Orsaker: Strejk, sjukdom, olycka eller krig.</p> <p>Sannolikhet: Om - Vissa nyckelgrupper (lotsar, kranförare) är extra sårbara.</p> <p>Konsekvenser: Liv och hälsa kan beroende på händelse hotas för berörda individer men inte för befolkning i övrigt till följd av personalbortfallet. Samhällets funktionalitet kan påverkas kraftigt om gods inte når fram. ”Just in time”-principen gör sårbarheten för längre personalbortfall stor.</p>

Extremt isläge som stänger in Sverige under veckor	<p>RSA-händelse: Kan uppstå hastigt med varierande förväntan beroende på orsak. Kräver i flera fall brådskande beslut som begränsas till sjöfartssektorn.</p> <p>Övrigt: Eftersom personalbortfall kan omfatta både besättningar och anställda på landsidan bland rederier, hamnar och andra aktörer, så låter sig inte konsekvenserna så lätt karaktäriseras. Strejken i Göteborgs hamn under hösten 2007 blev kännbar för hamnen men inte direkt för samhället. Oväder kan också leda till att hamnarbetare inte kan ta sig till hamnen men det bedöms inte vara långvarigt.</p> <p>Orsaker: Långvarig och sträng kyla med ogynnsamma vindar.</p> <p>Sannolikhet: Om trenden med ökad uppvärmning håller i sig verkar sannolikheten för stränga isvintrar minska, vilket i sin tur kan sänka den mentala beredskapen.</p> <p>Konsekvenser: Gods får gå till andra länder. Det kommer att behöva fraktas längs väg och järnväg till Sverige, vilket inte kommer vara möjligt i full utsträckning.</p> <p>RSA-händelse: Uppstår inte hastigt eller oväntat. Kräver till viss del brådskande beslut, men framförallt samverkan med utländska aktörer. Tveksamt om de nödvändigaste funktionerna kan upprätthållas.</p> <p>Övrigt: Sjöfartsverkets och våra grannländers isbrytare skulle behöva nyttjas fullt ut.</p>
Fartyg skadas av kvarvarande mina	<p>Orsaker: Ankring i eller påsegling av minor från världskrigen i Östersjön och Västerhavet.</p> <p>Sannolikt: Inga tidigare olyckor än i nära anslutning till världskrigen är kända. Korrosion av kedja som håller mina vid ankare på botten kan förväntas med tiden och medföra att mina flyter upp till ytan. Korrosion kan också påverka tändmekanism som motverkar explosion.</p> <p>Konsekvenser: Dagens civila fartyg antas stå emot minor bättre än tidigare. Fartygen har idag generellt bättre isklass och dubbelskrov. Mina som exploderar vid kontakt med ankare eller fartyg ombord kan påverka liv och hälsa för folk ombord. En olycka eller ett tillbud skulle däremot kunna ställa större krav på en säker sjöväg vilket skulle kunna leda till stora förseningar. Kan sannolikt kräva brådskande beslut och samverkan.</p> <p>RSA-kriterier: Uppstår snabbt och oväntat. Hanteringen av oron efter olycka eller tillbud kommer kräva brådskande beslut och samverkan med andra aktörer. De mest samhällsviktiga funktionerna borde inte påverkas.</p> <p>Övrigt: Det bedöms finnas över 100 000 kvarvarande minor från första och andra världskriget i Östersjön och Västerhavet. De välbevarade minor som Försvarsmakten funnit samt den mina som drogs intill Göteborgs hamn för några år sedan har aktualiserat frågan. Sjöfartsverket kommer under 2008 genomföra en mer omfattande riskanalys av hotet från kvarvarande minor mot sjöfarten och Sjöfartsverkets verksamhet.</p>

4 Tidigare genomförda risk- och sårbarhetsanalyser

4.1 RSA 2005

Arbetet genomfördes av en arbetsgrupp med representanter från de olika huvudverksamheterna inom Sjöfartsverket. Dessutom tillsattes en intern referensgrupp med ytterligare experter samt en extern referensgrupp med företrädare från sjöfartsnäringen.

Tillvägagångssättet var att först göra en bred identifiering av alla tänkbara extrema händelser som kunde beröra sektorn. Efter detta gjordes djupare studier av de analyshändelser, vilka kunde anses vara särskilt intressanta för sjöfartssektorn.

Från en bruttolista på 22 analyshändelser valdes 13 stycken ut för en mycket övergripande analys. Dessa händelser var: *terrorism med människor som mål, farligt godsolycka på fartyg, extremt isläge, allvarlig brand på passagerarfartyg, blockerad viktig farled, plötsligt personalfall, smitta ombord, hård vind + höga flöden, allvarlig händelse i viktig anläggning på land (hamn), dammbrott i Trollhättan, stort oljeutsläpp, störningar i elektroniska kommunikationer, omfattande störningar i elförsörjningen.*

För att bedöma förmågan att hantera de olika analyshändelserna, prövades var och en av dessa mot ett antal olika funktioner/uppgifter i samhället. Detta är funktioner som ska fungera även då en extra ordinär händelse inträffar.

Vid varje analyshändelse diskuterades vilken förmåga som sjöfartssektorn i dagsläget kan förväntas ha att klara de olika funktioner som angivits.

Efter att de olika analyshändelserna prövats gentemot de olika funktionerna, kunde konstateras - på ett övergripande plan - att sjöfartssektorns förmåga att hantera svåra och allvarliga händelser i stort sett är god och att en hel del förbättringsarbete pågår inom de funktioner där bedömningen godtagbar har gjorts.

En första ansats till kartläggning av sjöfartssektorns beroendeförhållanden gjordes även. Här konstaterades att mer detaljerade analyser behöver göras i kommande risk- och sårbarhetsanalyser.

4.2 RSA 2006

I RSA-arbetsgruppen deltog representanter från de olika verksamhetsgrenarna inom Sjöfartsverket. Arbetsgruppen genomförde även särskilda intervjuer med interna experter för vissa områden. I syfte att tillföra ytterligare expertkunskap till arbetet genomfördes ett endagsseminarium/arbetsmöte med representanter från sjöfartssektorn i övrigt.

En av slutsatserna från 2005 års RSA var att 2006 års risk- och sårbarhetsanalys skulle behandla ett färre antal händelser, men att analysera dessa djupare. Man valde två händelser för denna djupare analys, nämligen *störningar i elektroniska kommunikationer och dammbrott*.

Sjöfartssektorns förmåga att hantera och verka under de båda analys-händelserna bedömdes på ett övergripande plan som godtagbara. Även om det fanns brister som satte ned handlingsfriheten och därmed också förmågan, kunde i huvudsak uppgifterna lösas.

Arbetet med kartläggningen av *beroendeförhållanden* inom sjöfartssektorn fortsatte. Trots att man inte fullt ut studerat styrkan och tidsförhållandena i alla beroenden, kunde vissa generella slutsatser ändå göras, såsom sjöfartssektorns tydliga beroende av övriga transporter samt elektroniska kommunikationer.

4.3 RSA 2007

I RSA-arbete har – förutom representanter från de olika verksamhetsgrenarna inom Sjöfartsverket - externa representanter från sjöfartssektorn varit involverade i analysarbetet under hela processens gång. Detta bedöms ha påverkat analysresultatet i en positiv riktning och förhoppningsvis även ökat trovärdigheten till analysarbetet. Det har varit en lärande process för samtliga inblandade och intresset för frågorna har varit stort och påtagligt.

För 2007 års risk- och sårbarhetsanalys valdes att mer ingående undersöka *beroendeförhållandena* för funktionen *Hamnverksamhet* då 2006 års RSA visade att denna funktion är beroende av ett stort antal andra funktioner för att den egna verksamheten ska fungera.

Dessutom analyserades två scenariebaserade analyshändelser *pandemiutbrott* och *händelse i en svensk hamn med radiologisk konsekvens*.

Arbetet var i huvudsak inriktat på sjöfart och sjöfartens infrastruktur och fokus låg på verksamheten i och kring Göteborgs hamn.

För händelsen pandemiutbrott gjordes bedömningen att sjöfartssektorn har en viss förmåga att hantera konsekvenserna, men att den är bristfällig. För händelse i svensk hamn med radiologisk konsekvens gjordes bedömningen att sjöfartssektorns samlade förmåga att hantera konsekvenserna av händelsen var i huvudsak god, men med vissa brister.

5 Analyshändelser

Under 2006 års RSA-arbete arbetades fram en mall för urvalskriterier beträffande analyshändelser. Mallen visas nedan. De händelser som provats mot urvalskriterierna var den tidigare händeslistan kompletterad med händelser som KBM rekommenderat och sådana som föreslagits inom Sjöfartsverket.

De markerade händelserna är de som tidigare bedömdes vara mest angelägna att analysera. Sjöfartsverkets ambition är att systematiskt gå igenom hela händeslistan och djupare analysera var och en av dessa. Listan kan och bör kompletteras med andra händelser som KBM eller sjöfartssektorn i övrigt finner angeläget att analysera.

Händelse	Hastigt oväntat = situationer som uppstår hastigt, oväntat och utan förvarning	Brådskande beslut = situationer som kräver brådskande beslut och samarbeten med andra sambandsorgan	Funktionsförmåga = situationer som allvarligt påverkar samhällets funktionsförmåga eller tillgång på nödvändiga resurser (lokalt, regionalt, nationellt)	Myndighetsansvar = krav på förmåga att hantera mycket allvarliga situationer inom myndighetens ansvarsområde	Geografisk variation	Kommentar
Extremt isläge						
Allvarlig kem-händelse i viktig anläggning på land (hamn)						
Blockerad viktig farled						
Farligt godsolycka på fartyg						
Hård vind + höga flöden/ extrema vattenstånd i hamn						
Omfattande störningar i elförsörjningen						
Smitta ombord (människor, djur)						
Stort oljeutsläpp						
Störningar i elektroniska kommunikationer						
Omfattande personalbortfall						
Dambrott						
Allvarlig brand på passagerarfartyg						
Terrorism med människor som mål						
R-kontaminerad hamn						

I mallen nedan finns dels de olika händelserna angivna (vänstra vertikala kolumnen) och dels tio olika uppgifter (funktioner) vilka ska kunna fungera då en sådan händelse inträffar (de horisontella raderna).

Händelse	Upp- täcka	Initiera	Kommuni- kation och samverkan	Beslut och ledning	Skapa gemensam lägesbild	Informera allmänhet och media	Minska konse- kvenserna	Hindra utbredning /spridning /följdhändelser	Åter- ställa funktion	Gjorda erfaren- heter	Slutsatser	Konsekvens- bedömning	Variations- resonemang	Åtgärds- förslag				
Sammanvägd bedömning per uppgift																		
Värdering av förmåga för uppgift																		
<table border="0"> <tr> <td style="background-color: #00FF00; padding: 5px;">Nivå 1: God förmåga. Uppgifterna kan lösas.</td> <td style="background-color: #FFFF00; padding: 5px;">Nivå 2: Förmågan är i huvudsak god, men har vissa brister.</td> <td style="background-color: #FFA500; padding: 5px;">Nivå 3: Det finns en viss förmåga, men den är bristfällig.</td> <td style="background-color: #FF0000; padding: 5px;">Nivå 4: Det finns ingen eller mycket bristfällig förmåga.</td> </tr> </table>															Nivå 1: God förmåga. Uppgifterna kan lösas.	Nivå 2: Förmågan är i huvudsak god, men har vissa brister.	Nivå 3: Det finns en viss förmåga, men den är bristfällig.	Nivå 4: Det finns ingen eller mycket bristfällig förmåga.
Nivå 1: God förmåga. Uppgifterna kan lösas.	Nivå 2: Förmågan är i huvudsak god, men har vissa brister.	Nivå 3: Det finns en viss förmåga, men den är bristfällig.	Nivå 4: Det finns ingen eller mycket bristfällig förmåga.															

6 Fortsatt arbete

Det är av stor vikt att även fortsättningsvis engagera sjöfartssektorns övriga aktörer i kommande RSA-arbeten.

Det påbörjade analysarbetet med beroendeförhållandena bör fortsätta med ytterligare djupanalyser av en eller flera av de interna och externa sjöfartsfunktionerna, vilka identifierats i tidigare RSA.

Även arbetet med förmåge- och konsekvensbedömning bör fortsätta. Den metod och den mall som använts vid detta arbete har visat sig vara användbara och Sjöfartsverket bedömer att det är lämpligt att använda dessa för det kommande RSA.

I det fortsatta arbetet bör man även gå igenom 2007 års förmågevärdering och se om något har förändrats vad avser händelser, hotbild, aktörer, resurser, teknik, trender etc. Utifrån detta resultat kan man välja analys-händelser och bedöma hur djupa analyser som behöver göras.

Hänsyn bör även tas till vilka händelser KBM kommer att fokusera på vid ”Hemställan om förmågebedömning” till myndigheterna. Eventuellt kan händelselistan kompletteras med dessa.

Bilaga 1 Distributionslista

Nedan presenteras distributionslistan över de myndigheter, företag och organisationer vilka - förutom Näringsdepartementet - erhållit Risk- och sårbarhetsanalysen för sjöfartssektorn 2008.

Krisberedskapsmyndigheten	Box 599	101 31	Stockholm
Länsstyrelsen i Blekinge län		371 86	Karlskrona
Länsstyrelsen i Dalarnas län		791 84	Falun
Länsstyrelsen i Gotlands län		621 85	Visby
Länsstyrelsen i Gävleborgs län		801 70	Gävle
Länsstyrelsen i Hallands län		301 86	Halmstad
Länsstyrelsen i Jämtlands län		831 86	Östersund
Länsstyrelsen i Jönköpings län		551 86	Jönköping
Länsstyrelsen i Kalmar län		391 86	Kalmar
Länsstyrelsen i Kronobergs län		351 86	Växjö
Länsstyrelsen i Norrbottens län		971 86	Luleå
Länsstyrelsen i Skåne län		205 15	Malmö
Länsstyrelsen i Stockholms län	Box 22067	104 22	Stockholm
Länsstyrelsen i Södermanlands län		611 86	Nyköping
Länsstyrelsen i Uppsala län		751 86	Uppsala
Länsstyrelsen i Värmlands län		651 86	Karlstad
Länsstyrelsen i Västerbottens län		901 86	Umeå
Länsstyrelsen i Västernorrland		871 86	Härnösand
Länsstyrelsen i Västmanlands län		721 86	Västerås
Länsstyrelsen Västra Götalands län		403 40	Göteborg
Länsstyrelsen i Örebro län		701 86	Örebro
Länsstyrelsen i Östergötland		581 86	Linköping
Bergkvara Hamn och Stuveri AB	Hamngatan 1	385 42	Bergkvara
Delta Terminal AB	Box 51	860 35	Söråker
Gotlands Hamnar	Färjeleden 2	621 57	Visby
Gävle Hamn AB	Fredriksskans	805 95	Gävle
Göteborgs Hamn AB		403 38	Göteborg
Halmstads Hamn och Stuveri AB	Box 1	301 02	Halmstad
Hargs Hamn AB	Hamnen	742 50	Hargshamn
Helsingborgs Hamn AB	Box 821	251 08	Helsingborg
Hudiksvalls Hamn	Håstaängsvägen	824 40	Hudiksvall
Härnösands Hamn		871 80	Härnösand
Kalmar Hamn AB	Box 810	391 28	Kalmar
Karlshamns Hamn AB	Box 8	374 21	Karlshamn
Karlskrona Hamn	Ö Hamngatan 7 B	371 83	Karlskrona
Landskrona Hamn AB	Andra Tvärgatan	261 35	Landskrona
Luleå Hamn	Strömörvägen 9	974 37	Luleå
Lysekils Hamn	Hamnkotoret	453 80	Lysekil
Malmö Hamn AB	Box 566	201 25	Malmö
Mälarhamnar	Box 3013	720 03	Västerås
Mönsterås Hamn AB		383 25	Mönsterås
Norrköpings Hamn och Stuveri AB	Box 6075	600 06	Norrköping
Norrundets Stuveri AB	Box 242	817 02	Bergby
Norrtälje Hamn	Box 802	761 28	Norrtälje
Nynäshamns AB	Box 1012	149 25	Nynäshamn

Oxelösunds Hamn AB	Box 1200	613 24	Oxelösund
Piteå Hamn AB	Box 716	941 28	Piteå
Rundviks Stuveri AB	Tullvägen 10	914 41	Rundvik
Simrishamns Hamn och Stuveri		272 80	Simrishamn
Skellefteå Hamn	Järnvägsleden 81	932 33	Skelleftehamn
Skärnäs Terminal AB	Box 15	825 21	Iggesund
Stenungsunds Hamntjänst AB	Talludden 1	444 31	Stenungsund
Stockholms Hamnar	Box 27314	102 54	Stockholm
Strömstads Hamn		452 80	Strömstad
Sundsvalls Hamn AB	Box 343	851 05	Sundsvall
Söderhamns Stuveri och Hamn AB	Box 8052	826 05	Söderhamn
Södertälje Hamn AB	Box 2016	151 02	Södertälje
Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	Lilleviksvägen	294 35	Sölvesborg
Terminal West AB	Box 18	432 21	Varberg
Trelleborgs Hamn	Box 51	231 21	Trelleborg
Uddevalla Hamnterminal Ab	Box 543	451 21	Uddevalla
Umeå Hamn AB	Box 83	913 22	Holmsund
Varbergs Hamn	Tullhuset	432 44	Varberg
Vänerhamn AB	Stuvargatan 1	652 21	Karlstad
Wallhamnbolagen AB		471 99	Wallhamn
Ystad Hamn Logistik AB	Hamntorget 2	271 39	Ystad
Ådalens Stuveri	Box 23	941 21	Piteå
Åhus Hamn & Stuveri AB	Box 134	296 22	Åhus
Örnsköldsviks Hamn o Logistik AB	Järvedsleden 7	891 60	Örnsköldsvik
Lotsförbundet	Box 10049	434 21	Kungsbacka
Sjöfartens Arbetsgivareförbund	S. Hamngatan 53	411 06	Göteborg
Sjöfartsforum	Ropstenssl. 11 B	115 42	Stockholm
Skogsindustrierna	Box 55525	102 04	Stockholm
Svenska Hamnarbetarförbundet	S. Hamnvägen 42	115 41	Stockholm
Sveriges Kommuner och Landsting		118 82	Stockholm
Svenska Sjöbefälsförbundet	Box 12100	102 23	Stockholm
Svenska Transportarbetareförbundet	Box 714	101 33	Stockholm
Sveriges Transportindustriförbund	Box 5384	104 49	Stockholm
Sveriges Fartygsbefälsförening	G. Brogatan 19	111 20	Stockholm
Sveriges Hamnar/Transportgruppen	Box 5384	102 49	Stockholm
Sveriges Redareförening	Box 330	401 25	Göteborg
Sveriges Skeppsmäklareförening	Postgatan 4	411 13	Göteborg
SEKO-Söfolk	Box 31176	400 32	Stockholm
SWEREF	Järnvägsg. 7, 2 tr	645 31	Strängnäs

Inom Sjöfartsverket

Verksledningen
 Samtliga Avdelningschefer
 Samtliga Sjötrafikområden
 Samtliga Inspektionsområden