

Stockholms läns regionala oljeskyddsplan

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
1. Inledning	5
2. Planens syfte.....	5
3. Riskbild	5
3.1 Riskbild för oljeolyckor	5
3.2 Värsta-fall-scenario	6
3.3 Fartygsolyckor	6
3.4 Mälaren	7
4. Aktörer, ansvar och roller	8
4.1 Länsstyrelsen	8
4.2 Övriga aktörer	10
4.3 Internationella aktörer	15
5. Oljeutsläppets olika faser	16
5.1 Förberedelser	16
5.2 Utsläpp till sjöss.....	17
5.3 Oljepåslag i övrigt vatten	18
5.4 Sanering av stränder	18
6. Samordning och information.....	19
6.1 Larmrutiner	19
6.2 Statlig räddningstjänst	20
6.3 Kommunal räddningstjänst	20
6.4 Regional samverkanskonferens	20
6.5 Gemensam lägesbild	21
6.6 Kriskommunikation	22
7. Analysstöd och teknisksystem	23
7.1 Digital miljöatlas.....	23
7.2 Väder, vind och strömmar	24
7.3 Kustbevakningen	25
7.4 MSB:s oljeskyddspärm	25
7.5 Maritime Single Window (MSW Reportal).....	25
7.6 RIB – Beslut för räddningstjänst.....	25
7.7 Satellit- och flygbilder	25

7.8 Kustradionätet (VHF).....	26
7.9 Geografiska informationssystem	26
7.10 Tekniksystem.....	26
8. Prioritering.....	26
8.1 Förberedande arbete	26
8.2 Prioritering av skyddsvärda områden	26
8.3 Generell prioriteringsordning	27
8.4 Regional prioritering för Stockholms län kustavsnitt.....	27
8.5 Regional prioritering för Mälaren	28
9. Skyddade platser och Maritime Assistance Service	28
9.1 Fartyg i behov av assistans.....	28
9.2 Val av skyddad plats (Place of Refuge, PoR)	29
9.3 Maritime Assistance Service	29
9.4 Fartygsolyckor eller tillbud till sjöss	30
10. Sanering.....	31
10.1 Samverkande aktörer.....	31
10.2 Val av saneringsmetod	31
10.3 Hantering av avfall vid saneringsplatsen.....	32
10.4 Saneringsarbetet	32
10.5 Uppföljning av sanering	32
10.6 Samverkan med frivilliga	33
11. Oljeskadat vilt.....	33
11.1 Risk för fåglar vid ett oljeutsläpp	33
11.2 Stöd vid hantering av oljeskadat vilt	34
11.3 Döda oljekontaminerade djur	34
11.4 Ersättning vid rehabilitering av oljeskadade djur	34
12. Hantering av farligt avfall	34
12.1 Olja som farligt avfall vid ett oljeutsläpp	34
12.2 Lagring av farligt avfall	35
12.3 Mellanlagring	35
12.4 Transport av farligt avfall	36
12.5 Behandling av farligt avfall.....	36
13. Inte bara olja.....	36
13.1 Andra typer av olja	37
13.2 Fasta ämnen	37

13.3 Utsläpp från tankrengöring	38
14. Uppföljning, utvärdering och ersättning	38
14.1 Dokumentation och utvärdering.....	38
14.2 Ersättning för räddningstjänst	38
14.3 Ersättning för saneringsarbete som skett under räddningstjänstfas.....	39
14.4 Ersättning för övrigt saneringsarbete	39
14.5 Övrig ersättning.....	39
15. Referenser	Fel! Bokmärket är inte definierat.

1. Inledning

Ett oljeutsläpp kan involvera aktörer på såväl lokal, regional, nationell och internationell nivå. I den regionala oljeskyddsplanen beskriver Länsstyrelsen vad olika aktörer behöver tänka på vad det gäller skyddsåtgärder, resurser, ansvar och uppgifter. Denna plan ska vara ett stöd för Länsstyrelsen, kommuner och andra offentliga, privata och frivilliga aktörer som deltar i hanteringen av ett oljeutsläpp till sjöss. Målet är att aktörerna i länet ska samarbeta och samverka på ett effektivt sätt vid ett oljeutsläpp och att hanteringen ska leda till att skador på miljön minimeras. Planen är också avsedd som ett stöd i de berörda aktörernas förberedande arbete.

Den regionala oljeskyddsplanen är en bilaga till Länsstyrelsen i Stockholms läns krisledningsplan som beskriver hur Länsstyrelsen ska arbeta i händelse av kris och som kräver särskild ledning. Krisledningsplanen innehåller utöver arbetssätt även delar från dokument som styr Länsstyrelsens uppdrag i händelse av en kris. Länsstyrelsen har som många andra myndigheter ett särskilt ansvar för att planera och vidta förberedelser för att skapa förmåga att hantera en kris, förebygga sårbarheter och motstå hot och risker.

2. Planens syfte

Regionala Oljeskyddsplanen klargör Länsstyrelsens och övriga aktörers ansvar och uppgifter vid ett oljeutsläpp i Stockholms läns kustområde och i Mälaren. Planen beskriver den samverkan och samordning som ska ske utifrån Länsstyrelsens regionala samordningsansvar. En version av Oljeskyddsplanen ska finnas tillgänglig på Länsstyrelsens Intranät och på den externa webbplatsen för samverkande aktörer och allmänhet som är intresserade av hur Länsstyrelsen och övriga aktörer arbetar vid ett större oljeutsläpp.

Länsstyrelsen har även för avsikt att ta fram en komprimerad mer lättillgänglig operativ plan för att använda vid Länsstyrelsens krisledningsarbete i samband med ett större oljeutsläpp.

3. Riskbild

I detta kapitel redovisas i stora drag risker för ett oljeutsläpp i Stockholms läns kustområde och i Mälaren. Mälaren lyfts fram specifikt för att den utgör en vattentäkt med särskilda förutsättningar vid händelse av ett oljeutsläpp.

3.1 Riskbild för oljeolyckor

Att beskriva en objektiv bild för hotet och risken för att en oljeolycka på Östersjön skall inträffa är ett omfattande och komplext uppdrag. Det är många olika aspekter att ta hänsyn till för att ge en rättvis bild och för att kunna bedöma de faktorer som påverkar sannolikheten och konsekvenser för ett oljeutsläpp. Det finns ny kunskap och erfarenheter hos många olika aktörer som kan ligga till grund för en sådan redovisning. Klimatomställning, nya bränslen och osäkerheten kring framtidens fartygsbränslen är en del av dessa faktorer. Fungerar befintliga materiel och metoder till morgondagens nya biobränslen? Det är intressanta att belysa hur dessa nya bränslen kan påverka arbetsmiljö och säkerhet kopplat till toxicitet. Internationellt och nationellt påverkar även politiska beslut att öka godstransporter till sjöss vilket även påverkar riskbilden på sikt.

Statistik och prognoser tyder inte på några dramatiska förändringar av sjötransportvolymen och tonnage under kommande år men åtgärder för att styra över godstransporter från land till sjö väntas bidra till ökad inrikes sjötrafik, trafik på våra inre vattenvägar (IVV-trafik) och i de stora sjöarna. Utsläppsstatistiken visar generellt på en nedåtgående trend. Statistiken visar också att små bulkfartyg

oftare är involverade i de olyckor som inträffar.

I denna plan kommer Länsstyrelsen endast att redovisa generella iakttagelser utan att göra någon djupare analys och bedömning. Under 2020 togs det fram en ny nationell riskbild för oljeolyckor till sjöss som beskriver kunskapsläget för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna (MSB, 2020). Underlaget som redovisas i nedanstående avsnitt bygger på de fakta som bland annat redovisas i rapporten.

3.2 Värsta-fall-scenario

En kollisionsolycka i Östersjön med ett tankfartyg lastat med råolja utgör ett värsta-fall-scenario för Sverige. Även om risken för en sådan olycka är liten, så blir konsekvenserna stora. Kustbevakningen ser även detta som ett värsta fall, en kollision eller grundstötning där ett tankfartyg lastat med råolja är inblandad. Vi utgår från att en tank springer läck och upp till 10 000 ton råolja kommer lös. Jämför detta med total last på ett vanligt tankfartyg som trafikerar utanför Sveriges kuster med en total last av 10–20 gånger 10 000 ton. Det handlar om oerhörda mängder olja. Nationellt kanske vi kan hantera en tank om 10 000 ton under mycket gynnsamma omständigheter men Kustbevakningen kommer med stor säkerhet begära internationell förstärkning enligt de samverkansöverenskommelser och avtal som Sverige har med våra grannländer. Kustbevakningen har som mål att kunna hantera en troligare händelse där ett fartygs bunkertank springer läck vilket kan innebära ett utsläpp upp mot som mest 600 ton olja. Råoljetrafiken är i dag omfattande och förväntas ligga kvar på dagens nivå i tid framöver. Hur råoljetrafiken utvecklas på längre sikt är mycket svårt att förutspå och beror på flera faktorer. Det mest sannolika scenariot framåt är däremot att oljeläckage från grundstötnings- eller kollisionsolyckor endast innefattar att fartygets eget bränsle läcker ut i havet. Globalt sett har insatserna för att minska antalet oljeolyckor till sjöss varit framgångsrika under de senaste fem decennierna. Detta framgår tydligt av internationell och nationell statistik (MSB, 2020).

3.3 Fartygsolyckor

Under 70- och 80-talet var det de stora tankfartygsolyckorna med stora utsläpp av råolja som globalt stod i fokus och ledde fram till framgångsrika internationella regelskärpningar. För svensk del kom 90-talets insatser i hög grad att rikta in sig mot s.k. operationella utsläpp, dvs olagliga utsläpp av oljeförorenat slagvatten och oljehaltiga lastrester från fartyg under gång. Till skillnad från tankfartygsolyckorna där ett fåtal fall kunde leda till utsläpp av tiotusentals ton så skedde de olagliga utsläppen med hög frekvens men där varje utsläpp var litet, oftast mindre än 1 ton.

Genom ökad flygövervakning och utbyggnad av mottagningsanläggningar för oljeavfall i hamnar har dessa utsläpp också minskat markant under 00- och 10-talet, men alltså hittas årligen oljeskadade fåglar exempelvis på Hoburgen på Gotland som inte kan kopplas till kända utsläppshändelser (HMI, 2019).

HELCOM:s sammanställning av rapporterade fartygsolyckor visar en något stigande trend under 10-talet, men av dessa olyckor är det bara omkring 5–15 % som lett till oljeutsläpp. Vid dessa utsläpp är det ofta fartygens bränsletankar som skadats vid grundstötning eller kollisioner mellan fartyg.

Bunkertankar ligger ofta oskyddade direkt mot fartygsskrovet vilket innebär att det är störst risk att dessa springer läck. Det är således utsläpp av fartygsbränsle som svensk oljeskyddsberedskap kan väntas få hantera vid merparten av de insatser som kommer att behövas de närmsta åren.

Det nya svaveldirektivet har inneburit en övergång till nya former av lågsvavliga bunkerolja vilket visat sig vara svårare att ta upp när de kommit lös i vatten. Därför är det viktigt att ta med detta i bedömningarna av vilka insatser som kan förväntas i framtiden.

Granskning av statistiken visar även att endast en mindre andel av de registrerade sjöolyckorna inträffar till sjöss eller i öppet hav. De flesta olyckor sker i hamn eller inre kustfarvatten varför det också främst är i sådana kustnära områden som oljeolyckor kan väntas inträffa.

Den geografiska fördelningen av sjöolyckorna framgår också av Transportstyrelsens statistik, och inte oväntat sker flest olyckor i områden nära större hamnar och tät trafikerade farleder, exempelvis kring Stockholm medan Bottniska viken är mindre olycksdrabbad.

Sjöfarten genomgår sedan flera år en snabb teknisk utveckling med ökad digitalisering och automatisering. Det innebär att cybersäkerhet får en växande roll även vad gäller olycksförebyggande och säkerhetsarbete generellt för sjöfarten.

3.4 Mälaren

I Mälaren med anslutande vattenvägar bedrivs en omfattande sjötrafik. Ett eventuellt utsläpp vid händelse av fartygsolycka i Mälaren kan få omfattande konsekvenser för miljö men också för dricksvattenproduktionen. Om viktiga råvattenintag måste stängas för att vattnet förorenats, kan allvarlig vattenbrist uppstå inom relativt kort tid och leda till samhällsstörningar, exempelvis i en storstadsregion som Stockholm.

Mälaren är den råvattentäkt som förser flest människor i Sverige med dricksvatten. Drygt 2 miljoner invånare i Mälardalen och Stockholmsregionen får idag sin dricksvattenförsörjning från Mälaren (MVVF, 2020) och inom en relativt snar framtid kan antalet öka till 3 miljoner (RUFSS, 2017).

De kommunala vattenverken försörjer en tredjedel av Sveriges befolkning med dricksvatten och produktionen klassas som samhällsviktig verksamhet. Den aktuella lokala riskbilden måste vara styrande för den samlade förmågan att förhindra eventuella oljeutsläpp från att nå råvattenintagen.

Viktiga råvattenintag för dricksvattenproduktion finns på flera platser i Mälaren och de tre stora vattenverken Norsborg, Lovö och Görväln i Stockholms län ligger alla inom Östra Mälarens vattenskyddsområde som beslutades 2008. I Södertälje finns ett fjärde vattenverk, Djupdal, som också använder Mälarens vatten för vattenproduktion. Råvattnet pumpas dock först ner i en grusås för att därefter beredas i vattenverket processen ger en tidsmässig respit om råvattenintaget exempelvis måste stängas tillfälligt pga. ett lokalt utsläpp nära intaget. För vattenverket i Norsborg har den närliggande Borsjön utrustats för att kunna tjäna som reservvattentäkt om intaget i Mälaren måste stängas.

Sjötrafiken till och från Mälaren går i huvudsak genom Södertälje kanal och Hammarbyslussen. Statistiken från passagelinjen Södertälje visar på en relativt hög andel tankertonnage där de flesta fartygen återfinns i storleksintervallet 100–150 m. Tankfartygstrafiken indikerar en svagt stigande trend från 2015 fram till 2019. Huvuddelen av dessa tankfartygstransporter utgörs av dieselbränsle och bensin till Västerås. Utöver dessa transporter till Västerås, hör gastanfartyg med last av ammoniak till Köping, till de mest frekventa fartygstransporterna i västra Mälaren.

Vattenförekomster med respektive vattenproducenter i Mälaren

- Görväln – Norrvatten
- Norsborg – Stockholm Vatten och Avfall
- Lovö – Stockholm Vatten och Avfall
- Djupdal (råvattenuptag) – Telge Nät

4. Aktörer, ansvar och roller

I detta kapitel beskrivs ansvar, uppgifter och resurser för de olika aktörerna på lokal, regional och nationell nivå. Det är de aktörerna som kan bli berörda på olika sätt vid ett oljeutsläpp.

4.1 Länsstyrelsen

Länsstyrelsens roll i hanteringen av ett oljeutsläpp är att arbeta för samordning och inriktning mellan berörda aktörer enligt vårt geografiska områdesansvar. Regional samordning och inriktning sker framförallt genom Samverkan Stockholmsregionen.

Samverkan Stockholmsregionen som är en gemensam avtalsorganisation mellan 37 organisationer i Stockholms län med en gemensam samverkansmodell för en effektiv hantering av samhällsstörningar. Överenskommelsen innehåller bland annat målbild, förhållningssätt, modell för samverkan, metoder/arbetssätt/rutiner samt gemensamma resurser som stödjer samverkan.

Samverkan Stockholmsregionen är att betrakta som en funktion för inriktning och samordning (ISF) för effektiv och utökad samverkan, med överenskomna förhållningssätt och gemensamma resurser som stöder och driver samverkan. Länsstyrelsen är ordförandeorganisation och värd för de gemensamma resurserna. Länsstyrelsen betraktar Samverkan stockholmsregionen som ett effektivt och inkluderande sätt att utföra och fördjupa sitt geografiska områdesansvar.

För att ha förmågan att hantera kriser har Länsstyrelsen TiB dygnet runt. TiB har i uppdrag att ta emot larm om olyckor/händelser. När TiB har fått ett larm ska Länsstyrelsen snabbt kunna etablera en krisorganisation och skapa en samlad lägesbild över händelsen. Länsstyrelsen ska omgående ha förmåga att upprätta ledningsfunktion vilket även görs genom chef i beredskap (CIB). Krisorganisationens uppbyggnad och verksamhet beskrivs i planen Krisledningsplan för Länsstyrelsen Stockholms län. Om oljan drabbar flera län involveras också flera länsstyrelser och samverkan sker över länsgränserna.

Efter beslut från regeringen så kan länsstyrelsen inrikta och prioritera statliga och internationella förstärkningsresurser. Dessutom ges råd och stöd till samverkande aktörer utifrån ordinarie sakområden.

En mer detaljerad information om vad Länsstyrelsens kan bistå med redovisas här:

Samhällsskydd och beredskap

- Länsstyrelsen ansvarar för att Länsstyrelsens TiB och chef i beredskap (CIB) finns tillgänglig 24 timmar om dygnet alla årets dagar.
- Bistår med kunskap om räddningstjänst och krisberedskap.
- Föreslår Landshövdingen att utse räddningsledare om en räddningsinsats berör flera kommuner och om inte räddningsledarna från de berörda kommunerna själva bestämt det.
- Föreslår Landshövdingen att utse en presumtiv räddningsledare om Länsstyrelsen har för avsikt att, under vissa betingelser, ta över ansvaret för den kommunala räddningstjänsten.
- Länsstyrelsen har ett antal presumtiva räddningsledare. Dessa kan arbeta som räddningsledare vid ett övertagande av räddningstjänst eller som förstärkningsresurs i krisledningsstaben.
- Länsstyrelsen kan bistå med kontaktuppgifter för tillstånd för tillträde till militära områden.

Miljö

- Stödjer kommunerna med underlag för beslut och prioriteringar som gäller kustavsnitt och naturmiljöer med hotade arter, växter och djur.
- Kan även stötta med information och prioritering rörande samhällsviktiga funktioner så som vattenskyddsområden.
- Hjälper till med information om Natura 2000-områden, naturvårdsområden, naturreservat och nationalparker. Samt hanterar prövningar, gör tillsyn och ger tillstånd enligt naturskyddsbestämmelser, i huvudsak på landområden som till exempel Natura-2000, naturreservat och strandskydd.
- Kan ge dispens om åtgärder behöver utföras djurskyddsområden med tillträdesförbud.
- Kan ge tillsynsvägledning om saneringsåtgärder, saneringsmetoder och uppföljning av åtgärder eller miljöeffekter.
- Information gällande transport och hantering av farligt avfall
- Länsstyrelsen ansvarar för information om det aktuella tillståndet i kust- och havsmiljön på uppdrag av Havs- och Vattenmyndigheten.

Kulturmiljö

- Tar fram information om kulturmiljöer som kan skadas vid ett oljeutsläpp eller vid saneringsarbetet. Det kan till exempel vara fornlämningar, byggnadsminnen, kyrkliga kulturminnen, kulturresevat samt riksintresseområden för kulturmiljövården som kan skadas vid ett oljepåslag eller vid saneringsarbete.

Djurskydd

- Bistår i frågor som rör hantering av drabbade djur. I uppdraget ligger också omhändertagande av avlivade djur och djurhållning i anslutning till drabbade områden.
- Stödjer med kontakter till exempel till Statens Veterinärmedicinska Anstalt (SVA), Jordbruksverket och praktiserande veterinärer.

Kommunikation

- Hjälper till med kriskommunikation vid större händelser.
- Stödjer kommuner och andra berörda aktörer i arbetet med att samordna kommunikationen. Målet är att berörda aktörer ska ha samma information om det inträffade. Arbetet sker enligt Länsstyrelsens kriskommunikationsplan och enligt länets inriktning och rutiner för kriskommunikationssamverkan.
- Stödjer krisinformation genom utarbetade strukturer, rutiner och nätverk för att samordna kommunikation och budskap inom ramen för SSR. I detta arbete är Länsstyrelsen en drivande aktör med stort ansvar för kommunikation, när händelser ligger inom Länsstyrelsens ansvarsområde

Juridiskt stöd

- Tillhandahåller internt juridiskt stöd i sakfrågor och juridiska tolkningar i samband med ett oljepåslag. Har stor erfarenhet inom områdena offentlig rätt, naturvård, jakt och artskydd, miljöskydd, vatten, detaljplaner och bygglov samt djurskydd.

4.2 Övriga aktörer

Nedan beskrivs vilka roller som olika aktörer har samt vilka expertkunskaper och resurser som finns hos respektive organisation och aktör. När det gäller statliga aktörer så finns det mer att läsa om i *Sveriges strategi för oljeskadeskydd – Underlagsrapport* (MSB, 2014).

Kustbevakningen (KBV)

- Ansvarar för statlig miljöräddning till sjöss och arbetar för att skadorna vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen ska minimeras. KBV har i uppdrag att begränsa utsläppets spridning genom att plocka upp så mycket olja som möjligt till sjöss. Räddningsledaren avgör när och hur länge kriterierna för räddningstjänst är uppfyllda.
- Har också till viss mån möjligheten att styra mindre oljebälten för att undvika att öar eller andra känsliga strandpartier förorenas.
- Samordnar insatser till sjöss med utländska myndigheter.
- Övertar i brådskande fall Transportstyrelsens beslutanderätt om åtgärder för fartyg som läcker, eller hotar att läcka ut olja.
- Har både materiella och personella resurser i beredskap. Kustbevakningens fartyg är utrustade med länsar, läktringsutrustning, upptagningssystem och lagringskapacitet. Några av fartygen har även förmågan att bogsera fartyg i nöd och även att påbörja storskalig fartygsbrandsläckning/kyllning av fartyg.
- Ansvarar för begäran om ytterligare internationella resurser vid miljöräddningstjänst till sjöss.
- Har en överenskommelse med Sjöräddningssällskapet (SSRS) om samverkan under ledning av KBV:s räddningsledare, speciellt för insatser som behöver göras vid strandnära områden och de stora insjöarna.
- Ansvarar för att ta prover på oljan till sjöss för analys av toxicitet och andra egenskaper som är viktiga för att kunna göra rätt prioriteringar.
- När en räddningsinsats är avslutad, efter en olycka som inneburit att miljön har blivit skadad, ska räddningsledaren underrätta den eller de kommunala nämnder som arbetar inom miljö- och hälsoskyddsområdet och länsstyrelsen. Det är bra om dessa aktörer också blir informerade initialt i händelse av ett oljeutsläpp.
- Utreder brott vid oljeutsläpp till sjöss enligt Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg alternativt Miljöbalken (1998:808) för fritidsbåtar.
- Myndighetens jurister hanterar frågor gällande ersättningsanspråk vid ett oljepåslag.

Kommun/kommunal räddningstjänst

- Ansvarar för kommunal räddningstjänst enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO). Räddningsledaren avgör när och hur länge kriterierna för räddningstjänst är uppfyllda.
- Fattar beslut om insatsens inriktning, resursanvändningen och den operativa organisationen.
- Förhindrar och begränsar skador på egendom och miljö genom att bland annat stänga av hamnar med länsor, skydda områden med strandskyddsduk och med hjälp av länsor styra oljan mot mer känsliga områden.
- Om flera kommuner är drabbade och om räddningstjänstkriterierna är uppfyllda över kommun och länsgränserna finns behov av samverkan.
- När en räddningsinsats är avslutad efter en olycka som inneburit att miljön har blivit skadad, ska räddningsledaren underrätta den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet och Länsstyrelsen¹. Det är bra om dessa aktörer också blir informerade initialt i händelse av ett oljeutsläpp.
- Kommunen utser saneringsledare som leder och samordnar saneringsarbetet.
- Kommunen har möjlighet att söka ersättning för räddningstjänst och saneringskostnader. Se mer under rubrik, *Ersättning från staten*.
- Kommunen avgör också om sanering ska ske och när saneringen kan anses vara avslutad (i första hand kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet).
- Kommuner är tillsynsmyndighet vid sanering via miljö- och hälsoskyddsområdet. Länsstyrelsen och Forsvarsinspektören för hälsa och miljö kan även vara tillsynsmyndighet.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV)

- Kan bistå med bedömningar av hur ett oljeutsläpp till havs kan påverka miljön. Hjälper myndigheter och kommuner med expertkunskap kring hur utsläppet kan påverka miljön. Ansvarar även för att stödja arbetet och långsiktigt följa upp miljötillståndet.
- Tillgänglig på kontorstid då myndigheten saknar TiB

Miljöexperter

- Konsulter som innehar vetenskaplig och praktisk kunskap från oljeutsläpp eller utsläpp av andra farliga ämnen bör agera expertstöd vid händelse av ett oljeutsläpp. Deras kunskap kan utgöra ett viktigt stöd vid planering av sanering, samt vägleda gällande bästa tillgängliga metod och behov av saneringsnivå. Expertstöd är än mer viktigt vid sällanhändelser, så som oljeutsläpp, där felbedömningar kan leda till långvarig skada på miljön men även bli mycket kostsamma. En god idé är att koppla in expertstöd i ett tidigt skede.
- När det gäller oljejour så finns det sedan 2015 inget fast avtal med en specifik genomförare. Det innebär i nuläget att kommun eller räddningstjänst på egen hand upphandlar lämplig konsult vid en händelse. Hos Havs- och vattenmyndigheten (HaV) pågår ett arbete för att finna en lösning på en oljejour.

¹ 6 kap. 1§ Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor

- HaV tillsammans med MSB kan vara behjälpliga med hänvisning till lämpliga konsulter/utförare vid behov av kompetensstöd. Till exempel vid behov av kompetensstöd för att hantera miljökonsekvenser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

- Stödjer och samordnar arbetet nationellt genom Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) samt internationellt genom HELCOM Response där MSB företräder svenska aktörers arbete med oljebekämpning på stränderna i Östersjöregionen.
- Har sex mobila oljeskyddsdepåer som kan efterfrågas via MSB:s TiB av räddningsledaren eller Länsstyrelsen. Kommunen ska informera Länsstyrelsen om kommunen begärt oljeskyddsdepåer. Depåer finns i Stockholm (Djurö), Oskarshamn, Härnösand, på Gotland (Slite), Göteborg och i Malmö.
- När en oljeskyddsdepå aktiveras följer instruktörer från MSB med. Instruktörerna är med inledningsvis och visar hur materielen ska användas. Information om oljeskyddsdepåerna finns på MSB:s webb. Här finns också ett faktablad som beskriver vad en mottagande kommun behöver tänka på och förbereda.
- Vid behov av internationella resurser efterfrågas detta genom MSB. Det är viktigt att vara konkret vid begäran om vad som behövs. Många länder har inte färdiga paket eller moduler för oljeskydd liknande MSB har.
- Stödjer kommunerna med ekonomiredovisning och samordnar ersättning.

Naturvårdsverket

- Samverkar med Havs- och vattenmyndigheten och Länsstyrelsen inom miljöövervakningsprogrammet ”Kust och hav” och för ”Miljöövervakning programområde sötvatten”.
- Ansvarar för den nationella marina miljöövervakningen som innefattar miljögifter.
- Ansvarar och vägleder för djur- och växtskyddsområden på land (marin flora och fauna ansvarar HaV för), fåglar, Natura 2000-områden och vattenskyddsområden.
- Nationellt ansvar för viltförvaltning tillsammans med Länsstyrelserna.
- Använder sig av tillsyn och provning för att förebygga och minimera risker för utsläpp till hav och vatten.
- Arbetar också förebyggande genom föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening. Det gäller vid lagring av brandfarliga vätskor och spilloljor.
- Ansvarar för nationell vägledning av oljeskadat vilt, samt deltar i HELCOM² expertarbetsgrupp för ”Oiled wildlife response”.

² Helsinki Commission (HELCOM) – är en internationell organisation och en regional sjökonvention i Östersjöområdet.

Polismyndigheten

- Ansvarar bland annat för avspärning, utredning, utrymning, registrering och eftersökning.
- Huruvida en polisanmälan ska göras beror på omständigheterna. Vid händelse av ett oljeutsläpp på eller från land ska en polisanmälan alltid göras. Sker utsläppet till havs är det istället kustbevakningen som utreder brottet. Se avsnitt Kustbevakningen.

Sjöfartsverket

- Ansvarar för sjöräddningsinsatser när någon är eller befaras vara i sjönöd. Har också ansvar för sjuktransporter från fartyg.
- Ansvarar för efterforskningar och lokaliseringar vid flygräddningsinsatser. Sjöfartsverket är ansvariga för sjöräddningsinsatser på statligt vatten.
- Sjö- och flygräddningsinsatserna leds och koordineras vid nationella sjö-och flygräddningscentralen som ofta benämns JRCC, Joint Rescue Coordination Centre i Göteborg. Den är bemannad dygnet runt.
- Ser till att farlederna är säkra, vilket blir gjort genom lotsning, farledshållning, isbrytning och sjötrafikinformation.
- Ansvarar för sjögeografisk information som minskar risken för grundstötningar och kollisioner.

Transportstyrelsen

Meddelar de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa föroreningar. Det kan gälla till exempel om ett fartyg läcker olja eller om det befaras läcka. Exempel på förbud och förelägganden:

- Förbud mot fartygets avgång eller vidare resa.
- Förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring.
- Förbud att använda viss utrustning.
- Föreläggande att fartyget ska följa en viss färdväg.
- Föreläggande att fartyget ska anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats.
- Föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift.
- Föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.
- Beslut får meddelas av Kustbevakningen om det inte finns tid att vänta in Transportstyrelsens beslut.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska institut (SMHI)

- Ansvarar för att ge ström- och väderprognoser och mätningar av vattennivåer.
- Stödjer med kvalificerade driftprognoser via Seatrack web (SMHI a, 2021)

- Kan ge expertstöd från vakthavande meteorolog, hydrolog och oceanograf via exempelvis telefon-, mejl- och samverkanskonferenser.

Försvarmakten

- Kan i första hand stödja med personella och materiella resurser, så som till exempel stödja med fartyg, utrustning, skyddskläder, transporter och mat.
- Resurser kan rekvideras via Länsstyrelsens TiB som i sin tur kontaktar vakthavande befäl på mellersta militärregionen, regional stab mitt. (MRM). De verksamheter den regionala staben har det övergripande ansvaret att stödja och samordna verksamheten som sker inom deras geografiska område. Staben fungerar också som en länk mellan Försvarmakten och civilsamhället, och har ett aktivt samarbete med länsstyrelse och region. Vid behov leder staben insatser, bland annat vid nationella krissituationer och stöd till samhället.
- Försvarmakten har insatsresurser i beredskap. Här ingår bland annat skyddsstyrkor, beredskapstroppar och hemvärn. En del av dessa kan under vissa förutsättningar användas.

Sjöräddningssällskapet (SSRS)

- Är en ideell organisation som jobbar och larmas ut av JRCC på direkt order av en räddningsledare från antingen kommunal räddningstjänst eller från KBV.
- Har utrustning på båtar för att kunna länsa in en läckande fritidsbåt.
- Har miljöräddningssläp med 200 - 400 meter (200 meter vanligast) högsjöläns och 50 meter absorberingsläns. I Stockholms län finns miljöräddningssläp utplacerade.
- Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen har en överenskommelse om samarbete inom miljöräddning till sjöss.

Katastrofhjälp - fåglar och vilt (KFV)

- Kan stödja med råd och information samt med instruktörer ge vägledning till hur man tvättar och rehabiliterar levande oljeskadade fåglar och sälar. KFV har ett 40-tal lokalföreningar fördelade över landet.
- Kostnader för oljeskadat vilt omfattas inte av MSB:s ersättning enligt LSO till kommunen men ersättning för kostnaderna kan sökas direkt från skadevällaren.
-

Frivilliga resursgruppen (FRG)

- I de kommuner som har FRG så finns de till hands för kommunen när de ordinarie resurserna behöver förstärkas i utsatta lägen eller vid andra behov.
- Kan kallas in på begäran av kommunledningen. Oftast hjälper FRG till när något extraordinärt hänt och kan hjälpa till med bland annat evakueringar, information, administration och andra praktiska uppgifter. FRG kan till exempel ordna med lunch, kaffe och toaletter mm. Det kan uppstå behov av infrastruktur för ett stort antal människor ute i fält. FRG kan även hantera en tillströmning av spontanfrivilliga.

Andra aktörer

Andra aktörer som är viktiga vid ett oljeutsläpp är försäkringsbolag, fastighetsskötare, markägare, andra Länsstyrelser, SOS Alarm, Sveriges Radio P4, samt aktörer i Finland beroende var oljeutsläppet skett.

4.3 Internationella aktörer

Helsingforskommissionen (HELCOM)

Östersjösamarbete för bekämpning av olja och andra skadliga ämnen är baserat på artikel 13 och 14 i Helsingforskonventionen. Sedan 2014 har konventionen breddats att även omfatta samarbete att bekämpa utsläpp på stränderna. Kustbevakningen och MSB deltar i arbetsgrupp HELCOM Response. Gruppen syftar till att

- säkra snabba nationella och internationella insatser i samband med föroreningsincidenter till havs och på stränderna
- säkra att det, om en olycka sker, finns rätt utrustning och rutiner för att snabbt, och i samarbete med grannstaterna, kunna reagera på olyckan
- analysera utvecklingen av sjötransporterna i östersjöregionen och undersöka hur detta kan påverka det internationella samarbetet inom bekämpningsområdet
- samordna den luftburna övervakningen av fartygslederna för att ge en komplett bild av utsläpp från fartyg samt att avslöja misstänkta förorenare.

Konventionen implementeras praktiskt genom HELCOMs bekämpningsmanual. 2021 slogs manualens tidigare separata volymer för bekämpning till sjöss och på stränderna samman i syfte att underlätta sektorsövergripande samverkan. Manualen utgör stöd för bi- och multilateralt samarbete i gemensamma insatser. Den erbjuder både stöd i det förberedande arbetet (t.ex. för oljeskyddsplanering och övningsverksamhet) och operativa insatser till sjöss och på stränderna (t.ex. organisation, kommunikation, kontaktlistor, oljeskadat vilt, kostnader, terminologi).

<https://helcom.fi/media/publications/HELCOM-Manual-on-Co-operation-in-Response-to-Marine-Pollution.pdf>

European Maritime Safety Agency (EMSA)

European Maritime Safety Agency (EMSA a, 2021) är en EU myndighet som kan bistå med förstärkningsresurser för begränsning, upptagning och mellanlagring. EMSA har ett fartyg baserat i Malmö, som utgör en gemensam förstärkningsresurs för Östersjöregionen.

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF, 2021) är en medlemsägd (tankfartygsägare) ideell organisation som hanterar oljeutsläpp från fartyg och som kan vara behjälplig som expertstöd. ITOPF har beredskap dygnet runt och utgår från London. Insatsteamet har stor erfarenhet av oljeutsläpp över hela världen. Vid ett utsläpp är det troligt att ITOPF blir aktiverade av redaren eller försäkringsbolaget och är tidigt på plats vid en händelse. ITOPF har även tillgängligt kunskapsmaterial rörande oljeutsläpp.

Internationella oljeskadefonden/The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC)

Internationella oljeskadefonden/The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC, 2021) är upprättad genom konventionen om en internationell fond för kompensation av oljeskada och är egentligen två fonder. Syftet med fonderna är att under vissa förhållanden kompensera den miljöräddningsinsats som föranleds av ett oljeutsläpp. Lagen syftar till att täcka kostnader för oljeskador som inte ersätts av fartygets ägare och ersättningssystemet omfattar endast mineralolja.

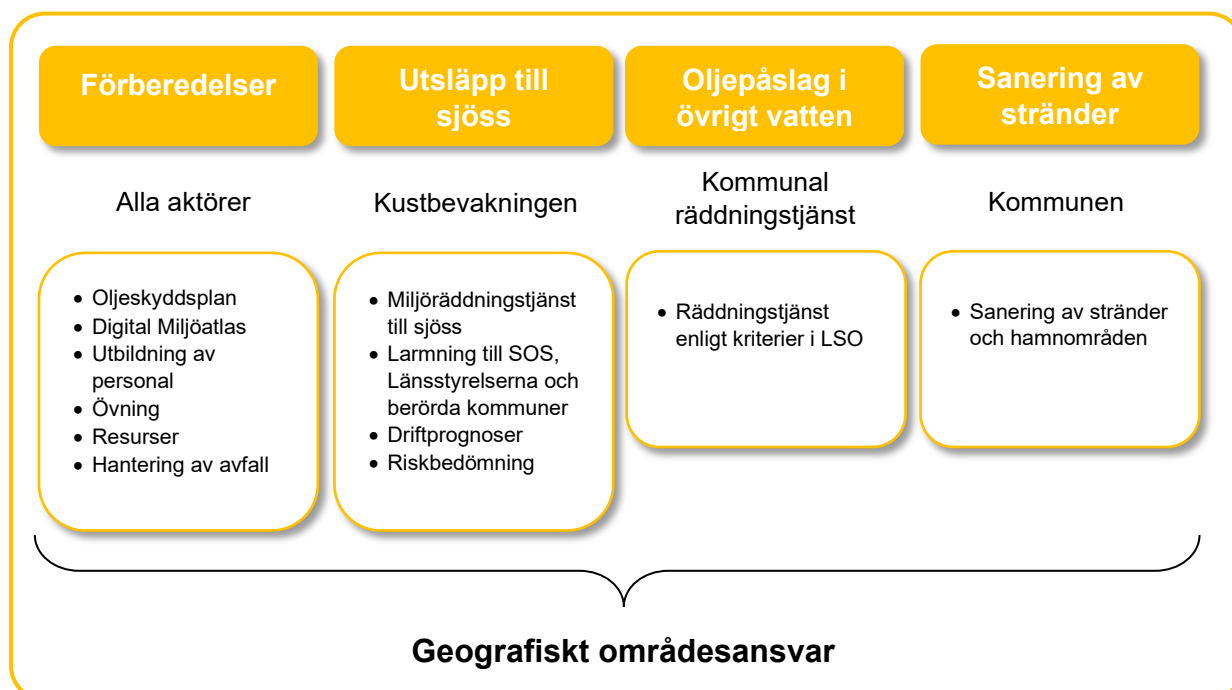
5. Oljeutsläppets olika faser

Det här kapitlet sammanfattar arbetet med oljeskydd utifrån arbetet före, under och efter ett oljeutsläpp, samt beskriver Länsstyrelsens och andra aktörers roller i de olika faserna.

5. 1 Förberedelser

Att vara väl förberedd inför ett oljeutsläpp är nyckeln till att minimera skada på miljö och människors hälsa och egendom. Det förberedande arbetet berör många aktörer och syftar i huvudsak till att öka kunskapen och förmågan att hantera ett utsläpp. Förberedelserna innefattar att identifiera skyddsvärda områden och habitat och skapa förutsättningar för god samordning mellan aktörerna. Här utgör bland annat den Digitala miljöatlasen som förvaltas av Länsstyrelserna en viktig grund.

Länsstyrelsens och kommunernas oljeskyddsplaner ingår i den förberedande fasen. Dessa planer ska betraktas som levande dokument som ska uppdateras och hållas vid liv. En viktig bit i arbetet är att öva på att hantera oljeutsläpp utifrån de framtagna planerna, samt att se till att det alltid finns utbildad personal. Man ska även se till att det finns en beredskap för att hantera ett oljeutsläpp över tid då oljeutsläpp ofta är tidskrävande.



Figur 1. En schematisk bild över det geografiska områdesansvaret vid ett oljeutsläpp.

För att ha en god beredskap inför ett oljeutsläpp bör kontaktlistor, avtal och eventuella överenskommelser med aktuella aktörer i de regionala och lokala oljeskyddsplanerna vara uppdaterade och aktuella. Det är viktigt för att man på ett effektivt sätt ska kunna kontakta rätt aktörer vid händelse av ett oljeutsläpp. Detta gäller i synnerhet aktörer som hanterar lagring och transport av det sanerade materialet vilket kräver särskilda tillstånd. I denna oljeskyddsplan kommer kontaktlistor finnas tillgängliga som en separat bilaga som kan uppdateras löpande.

En annan viktig del i det förberedande arbetet är också att ta vara på de erfarenheter och lärdomar som redan finns idag (MSB, 2011a); (MSB, 2011b), samt att vara uppdaterad på ny teknik, nya miljöfarliga ämnen och utveckling inom relevanta branscher.

Länsstyrelsen deltar även i en årlig nationell konferens³ för oljeskadeskydd som arrangeras av *Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO)* (NSO, 2021). Konferensen syftar bland annat till att upplysa om förändrade riskbilder och nya rön inom sanering. Länsstyrelsen koordinerar även ett regionalt CBRNE-nätverk⁴ där erfarenheter från oljeolyckor tas till vara. Det finns även olika utbildningar att tillgå där deltagarnas grundläggande kunskaper om oljans skadeverkningar och miljöeffekter vid utsläpp. Dessutom innehåller utbildningen information om samhällets resurser vid oljeutsläpp till sjöss, på land eller i vattendrag.

Länsstyrelsen ansvarar för samordning och samverkan genom samtliga faser av ett oljeutsläpp, vilket bland annat innebär:

- Tidigt etablera kontakt med berörda aktörer
- Samordna insatser av berörda aktörer
- Samverkan genom överenskomna strukturer och rutiner inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen
- Sammanställa en samlad regional lägesbild
- Samordna kommunikationen till allmänheten och massmedia
- Samverkansperson kan vid behov sändas till berörd stab

5.2 Utsläpp till sjöss

Vid ett utsläpp av olja eller andra farliga ämnen är samverkan mellan berörda aktörerna nyckeln till att på ett effektivt sätt minimera miljöpåverkan. Samtliga aktörer har en skyldighet att agera vid händelse av ett oljeutsläpp och därmed ska betoningen läggas på kommunikation och samverkan, snarare än de administrera ansvarsområdena. Det är däremot av vikt att ansvarsroller för respektive aktör vid ett oljeutsläpp är tydliga.

Om ett utsläpp sker till havs på statligt vatten eller i insjöarna Mälaren, Vänern och Vättern så är det Kustbevakningen som ansvarar för miljöräddningen (statlig räddningstjänst). När ett utsläpp sker i övriga vatten så som kanaler, hamnar eller i andra insjöar är det den kommunala räddningstjänstens ansvar att hantera oljan. När oljan når land är det kommunen och den kommunala räddningstjänsten som ansvar för saneringen. I kommunernas handlingsprogram enligt LSO finns det angivet vilka vatten som är kommunalt ansvar respektive statligt ansvar. Statlig och kommunal räddningstjänst bör i möjligaste mån samverka för att hantera oljeutsläpp som förorenar både vatten- och strandområden. Länsstyrelsens roll är hela tiden att bidra till samordning och samverkan över de administrativa gränserna.

I Kustbevakningens uppdrag ligger i första hand att förhindra att en förorening uppstår, i andra hand att begränsa den förorening som uppstått och i tredje hand omhänderta föroreningen. Det är viktigt att

³ Konferensen är en del av Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) strategiska process av svenskt oljeskadeskydd

⁴ CBRNE är den internationella förkortningen för Chemical, Biological, Radiological, Nuclear and Explosive och används vid beskrivning av verksamhet inom området skadliga kemikalier, allvarliga smittämnen, radioaktiva ämnen, nukleära och explosiva ämnen

berörda aktörer arbetar tillsammans så att föroreningen inte når land, samt att det råder samsyn hur prioriteringen av skyddsvärda stränder ska ske. Kustbevakningen använder verktyget Sjöbasis vid oljeutsläpp till sjöss. I komplexa skärgårdsmiljöer där Sjöbasis inte fungerar optimalt bör man komplettera med prognoser från av SeaTrack Web (SMHI a, 2021) för att förutse oljans spridning utifrån bland annat rådande väderförhållanden. Baserat på denna data kan man ta fram en spridningsanalys, utifrån vilken aktörerna kan använda Digital Miljöatlas för att besluta om prioriteringsordningen för saneringsarbetet.

Val av metod och strategi för hela insatsen ska göras i samverkan mellan berörda aktörer, oavsett enskilda aktörers förmåga och ansvar. Insatserna ska baseras på en gemensam analys som leder till ett koordinerat agerande. En förutsättning för ett koordinerat agerande är att kommunikation och informationsdelning inom och mellan aktörerna fungerar. Länsstyrelsen och kommunerna ska inom sitt geografiska område vara sammanhållande funktioner mellan lokala aktörer. Länsstyrelsen är även sammanhållande för den nationella nivån.

5.3 Oljepåslag i övrigt vatten

När ett oljeutsläpp sker i övrigt vatten så som hamnar, vattendrag och sjöar är det kommunal räddningstjänst som är ansvariga för miljöräddningen. Det är alltid viktigt att upprätta en god och proaktiv kommunikation mellan statlig och kommunal räddningstjänst. Detta gäller inte minst när ett oljeutsläpp skett på statligt vatten då det ofta löper en stor risk för att oljan når land eller driver in inom kommunens områdesansvar. Det är även viktigt att man löpande uppdaterar och följer de spridningsanalyser som tas fram så att man i ett tidigt skede kan agera och kan sätta in åtgärder för att skydda särskilt känsliga områden från att oljan når dit. På så sätt kan man lindra skadan på områden med höga biologiska värden. Åtgärder som kan vidtas är exempelvis att sätta ut länsor, lägga ut stranddukar eller att försöka styra oljan till mer lättsanerade strandområden.

5.4 Sanering av stränder

Det råder ofta en risk att olja som släpps ut till havs slutligen når stränderna. Därför bör planering och förberedelser inför ett eventuellt saneringsarbete inledas direkt vid kännedom om ett oljeutsläpp. Kommunen leder och samordnar saneringsinsatser inom sitt geografiska områdesansvar (MSB, 2014). Privata fastighetsägare som till exempel industrier och hamnar, kan vid behov kopplas in i saneringsarbetet.

Havs- och Vattenmyndighetens (HaV) expertis ska tillsammans med miljöräddningstjänst vara med inför sanering, där havs- och vattenmyndigheten utgör ett viktigt beslutsstöd i samband med frågor som rör hur mycket som ska saneras och vilka områden som är prioriterade. Det är viktigt för att få en samstämmig bild av vilka oljebekämpningsmetoder och vilken saneringsnivå som ska väljas. Här kan man ta stöd av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskaps (MSB) *Saneringsmanual för olja på svenska stränder* (MSB, 2010). Manualen behandlar i huvudsak utsläpp av mineralolja och kan därmed inte appliceras rakt av på nya oljor eller farliga ämnen. Därmed är vikten av att ta in expertrådgivning och att följa och applicera den senaste vetenskapen inom området och för det förorenande ämnet stor, inte minst när det gäller möjligheten till ersättning i enlighet med LSO⁵.

Kommunen ansvarar för att utse en saneringsledare. Vid tillfällen då kommunen själva inte utför saneringen ska redan avtalade utförare kontaktas i enlighet med kommunens och Länsstyrelsens-oljeskyddsplaner. Kommunen kan också välja att den kommunala räddningstjänsten med en redan mobiliserad organisation fortsätter med saneringen. Hur arbetsfördelningen av saneringen sker bör vara upprättad väl etablerad som ett led i det förberedande arbetet.

Oljesaneringen är ofta ett mycket långvarigt och resurskrävande arbete. Arbetet kan ta flera månader och år att avsluta beroende på oljeutsläppets omfattning och karaktär. Det är kommunen som avgör när saneringen ska avslutas.

I saneringsfasen har Länsstyrelsen en vägledande roll för tillsyn och ger fortsatt stöd till kommunerna utifrån sina ordinarie sakområden:

- Underlag för prioriteringar och samordning för sanering.
- Samordning och samverkan för saneringsåtgärder och val av skonsamma saneringsmetoder.
- Samverkan kring långsiktig uppföljning av skador på miljön samt rapportering till regering och berörda centrala myndigheter.

Övrigt stöd och kunskap kan fås från Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kustbevakningen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

6. Samordning och information

I det här kapitlet beskrivs larmrutiner, räddningstjänst, former för samverkan och grundläggande rutiner för att uppnå samordning och kriskommunikation vid ett oljeutsläpp.

6.1 Larmrutiner

Larm och information om ett oljeutsläpp kan initieras på flera olika sätt och responstiden kan variera. Beroende på vad som har hänt är det Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC (Joint Rescue Coordination Centre), Kustbevakningen och/eller SOS Alarm som larmar. Till exempel kan fartygsägaren, Kustbevakningen eller privatpersoner på land eller till sjöss starta larmkedjan. När SOS Alarm och/eller JRCC får in samtal om oljeutsläpp till sjöss larmas Kustbevakningen och den kommunala räddningstjänsten. Vid upptäckt av olja på land larmar SOS Alarm berörda räddningstjänster. Länsstyrelsens Tjänsteman i beredskap (TiB) larmas via SOS Alarm, Kustbevakningen eller annan berörd aktör.

Länsstyrelsens tjänstemän i beredskap kan informera aktörer i länet, samt vid behov närliggande län. Larmvägarna kan se olika ut. Vid larm aktiveras samverkanskonferens i SSR. Genom väl förberedda

⁵ 7 kap. Lagen om skydd mot olyckor, LSO (2003:778)

Samverkansstrukturer hanteras informationsdelning, aktörs gemensam lägesbild och underrättelse i webbaserat informationssystem (WIS) (MSB d, 2021). Systemet används för samordning av krisinformation mellan myndigheter och andra aktörer. Det är viktigt att följa upp så att de aktörer som behöver informationen har fått den och påbörjat åtgärder. Länsstyrelsen har en regional sambandskatalog som innehåller kontaktinformation till aktörer i länet och används för att snabbt få kontakt med berörda inför och vid en samhällsstörning.

6.2 Statlig räddningstjänst

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss och Sjöfartsverket genom JRCC för sjöräddningstjänst. Transportstyrelsen har också en viktig roll i det operativa och har nära samverkan med kustbevakningen och Sjöfartsverket. För att begränsa skadorna på miljön vid en fartygsolycka kan ett första alternativ vara att läktra över olja till ett annat fartyg. Kustbevakningen har metoderna att hålla oljan så att den kan tas upp till sjöss, alternativt styra den så att särskilt känsliga områden skyddas. Vid larm till KBV samverkar och informerar KBV kommunerna i ett tidigt skede för att dessa ska kunna agera proaktivt vid bedömningar och prioriteringar. Om oljan når land blir den många gånger svårare att ta upp vilket innebär mer behov av personella resurser och utrustning. Med hjälp av driftprognoser och kunskap om aktuella vatten- och strömförhållanden gör Kustbevakningen prognoser för hur oljan rör sig. Prognoserna underlättar planeringen av miljöräddnings- och saneringsinsatser.

6.3 Kommunal räddningstjänst

Kommunen ansvarar för kommunal räddningstjänst. Kommunens organisation för räddningsinsatser fattar beslut om insatsens inriktning, resursanvändning och den operativa organisationen för att begränsa skadorna på miljön vid en oljeolycka. Räddningstjänsten kan förhindra och begränsa skador på egendom och miljö genom att bland annat stänga av hamnar med länsor, skydda områden med strandskyddsduk och styra oljan mot mer lättsanerade områden med hjälp av länsor. Tillsammans med kommunen inleds förberedelser inför saneringsarbetet vad gäller anskaffning av personella och materiella resurser, transporter och lagring av kontaminerade massor.

Om flera kommuner är drabbade kan det bli räddningstjänst i flera kommuner samtidigt. Då uppstår behov av samverkan inom till exempel stöd med och prioritering av resurser, beslut om en gemensam räddningsinsats. Länsstyrelsen kan ta över den kommunala räddningsinsatsen om man ber om det alternativt har Länsstyrelsen mandat att under vissa förutsättningar ta över den kommunala räddningsinsatsen. Insatsen leds då av en särskild utsedd räddningsledare. Behovet av samordnad kommunikation till allmänheten ökar då fler kommuner och län är drabbade.

6.4 Regional samverkanskonferens

Vid ett omfattande oljeutsläpp eller överhängande fara för ett stort utsläpp ska en regional samverkanskonferens alltid genomföras. Det är Länsstyrelsen som kallar till konferensen där berörda aktörer så som till exempel kommuner, Kustbevakningen, MSB, kommunala räddningstjänster, Stockholms hamnar och grannlän deltar. Syftet med en samverkanskonferens är att underlätta så att aktörerna får samma information, upprätta kontaktvägar och skapa bättre möjlighet för aktörerna att förbereda åtgärder.

Exempel på vad samverkanskonferensen kan innehålla:

- Dela information, tolka det inträffade och ta fram en gemensam lägesbild
- Identifiera och analysera behov av hjälp och lämpliga åtgärder för att minimera miljöskadan
- Besluta om inriktning och prioritering av gemensamma resurser utifrån prioriterade områden i Digital miljöatlas
- Arbeta för att samordna kommunikation till allmänhet, media och andra berörda målgrupper
- Samordna resurser och identifiera behov av internationell hjälp

Vid ett större utsläpp räcker de nationella resurserna inte långt varför en stor uppgift blir att konkretisera behov av externt stöd. MSB är kontaktpunkt för internationellt stöd.

Det finns flera viktiga frågor att hantera vid oljeutsläpp. Exempel på vad som kan tas upp är: aktuellt väderläge, driftprognos, bedömning av möjliga konsekvenser, identifiering av känsliga områden, prioriterade kuststräckor, behov av förstärkningsresurser och underlag för prioritering av resurser samt information till berörda invånare

Om ett oljepåslag drabbar flera län samtidigt är det viktigt att Länsstyrelsens TiB kontaktar övriga berörda länsstyrelser. Vid kontakt undersöks behovet av gemensam samverkanskonferens och hur denna bör genomföras.

Följande aspekter bör beaktas:

- Bedöma vilket län som riskerar att bli värst drabbat utifrån påverkan på naturvärden, människors liv och hälsa samt samhällsviktig verksamhet och kulturarv
- Den länsstyrelse som är bäst lämpad att driva samverkan i händelsen bör leda denna
- Vid behov genomförs en länsövergripande samverkanskonferens med berörda deltagare och centrala aktörers medverkan

Vid behov kan MSB bjudas in till regional samverkanskonferens. Alternativt kan MSB kalla till nationell samverkanskonferens med berörda aktörer. Där är syftet är bland annat att förmedla aktörernas lägesbild och lyfta behov av samverkan.

6.5 Gemensam lägesbild

Länsstyrelsen tar fram en gemensam regional lägesbild. Den innehåller information om vad som hänt och vilka konsekvenser som det kan bli på kort och lång sikt samt vilka åtgärder som är pågående och planerade. Man tydliggör vilken prioritering och behov av samverkan som finns och vilka aktörer som behöver involveras. Inriktning för aktörgemensam kommunikation vid inträffade händelsen är av stor betydelse.

Syftet med den gemensamma lägesbilden är dels att underlätta planering av åtgärder och prioritering av resurser dels att kunna möta informations- och samordningsbehov. Den gemensamma lägesbilden ska vara ett stöd för både ett aktörgemensamt agerande och den enskilde aktörens agerande. Den är också ett underlag för information till allmänheten och media samt för rapportering till centrala myndigheter och regeringen.

Vid ett oljeutsläpp behövs till exempel information om:

- Drabbat fartyg, last, drivmedel och besättning
- Oljans toxiska profil (brandfara, giftighet, viskositet)
- Oljans egenskaper i kontakt med vattnet (till exempel emulsion) Riskprognos (utsläpp, mängd, plats och tidpunkt samt resultat från spridningsprognos hämtad från Seatrack web)
- Prioriterade områden att skydda, rädda, varna eller sanera
- Väderprognoser
- Kartbild eller flygbild på oljans utbredning
- Observationer av olja på land eller oljeskadade djur
- Räddningsledarens beslut i stort (BIS)
- Genomförda och planerade åtgärder
- Tillgängliga resurser (lokalt, regionalt och nationellt), förmågor och resursbehov

6.6 Kriskommunikation

Kriskommunikation är ett av våra viktigaste verktyg vid en samhällsstörning.

Länsstyrelsen ska:

- Arbeta för att information till allmänhet och media samordnas.
- Kommunicera de insatser som vår egen myndighet genomför.
- Säkerställa att chefer och medarbetare är informerade om Länsstyrelsens roll och vilka insatser som krävs. Länsstyrelsen ska också ta hänsyn till hur händelsen påverkar övrig verksamhet.

Vid en samhällsstörning som oljeutsläpp är det prioriterat att ge snabb, öppen och korrekt information till allmänheten. Viktiga målgrupper för information är bland annat boende, markägare, turister, båtklubbar, fiskerinäringen och berörda företag.

Länsstyrelsen ska stödja och underlätta samverkan mellan kommuner och andra berörda aktörer i att samordna arbetet med kriskommunikation. Arbetet drivs från de beslutade strukturer som finns för kommunikationssamverkan inom ramen för SSR. Här är Länsstyrelsen en drivande aktör.

Arbetet sker även parallellt utifrån Länsstyrelsens kriskommunikationsplan och länets inriktning och rutiner för kriskommunikation.

Observera att huvudansvaret för att informera ligger alltid på de aktörer som ansvarar för hanteringen av händelsen.

Vid oljeutsläpp behövs tydlig information om bland annat:

- Hur allmänheten kan anmäla sig som frivilliga för att hjälpa till med sanering. Detta behövs för att undvika att oorganiserade frivilliga ger sig ut till berörda stränder.
- Hur allmänheten kan rapportera och agera om man upptäcker olja som har flutit iland. Samt var de ska vända sig för mer information och råd.
- Tydliga rutiner för hantering av oljeskadade fåglar och vilt?
- Vilka skyddsåtgärder som behövs beroende på oljans egenskaper och farlighet? Kunskap om detta behövs för att minimera skador hos allmänhet och personal.
- 113 13 är ett nationellt informationsnummer dit allmänheten kan ringa för att få information vid en samhällsstörning, viktigt att 113 13 förses med korrekt information.
- Hänvisning till krisinformation.se som informerar allmänheten vid ett större oljeutsläpp

7. Analysstöd och teknisksystem

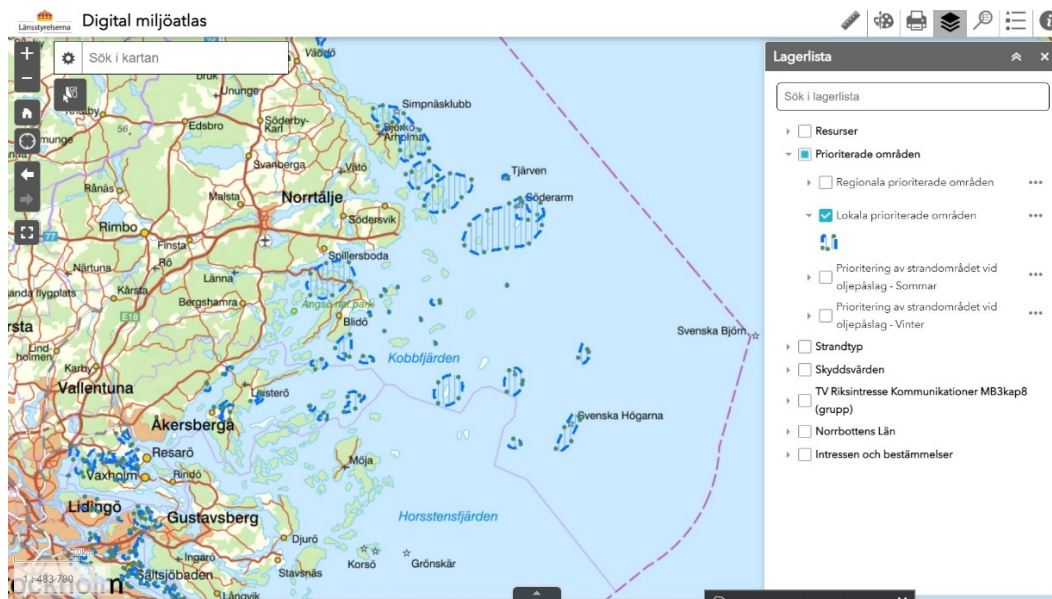
I det här kapitlet beskrivs analysstöd och tekniska system. Utöver de tekniska system som anges nedan så är det viktigt att nyttja den expertis inom miljöområdet som finns för analyser och beslut.

7.1 Digital miljöatlas

Digital miljöatlas (Länsstyrelserna a, 2021) är ett prioriteringsverktyg som är framtaget för att underlätta arbetet för att skydda känsliga områden vid ett eventuellt oljeutsläpp. Beroende på omfattningen av oljeutsläppet ska prioriteringen ske lokalt, regionalt eller nationellt. Det är i huvudsak Länsstyrelserna som tillsammans med kommunerna som står för analys och prioritering. Miljöexperter (tex. tidigare oljejourer) kan ytterligare stötta i prioriteringsarbetet eller vid val av lämplig saneringsmetod.

Miljöatlas förvaltas av Länsstyrelserna och innehåller information om skyddsvärda områden som är betydelsefulla för natur, kulturmiljö, fiske och det rörliga friluftslivet. Informationen i Miljöatlas beskriver hur känsligt ett visst område är, råd inför en sanering och särskild viktig information att tänka på baserat på strandtyp, naturvärden, årstid med mera.

I Stockholms län har kommunerna i ett första skede utsett sina prioriterade A- och B-områden (Tabell 1, Figur 1) som politiskt förankrats inom kommunen. Länsstyrelsen granskar sedan materialet som överförs till det digitala kartverktyget. Utifrån kommunernas underlag tar Länsstyrelsen fram en regional prioritering för hela länet. Den regionala prioriteringen bör användas vid oljeutsläpp som sträcker sig över flera kommungränser. Sedan 2018 finns ett nationellt prioriteringslager i Digital Miljöatlas, som kan användas då oljeutsläppet sträcker sig över länsgränser eller för att dimensionera regionens förmåga.



Figur 2 Utklipp från Digital miljöatlas. Visar norra Stockholms skärgårds lokalt prioriterade A- och B-områden.

Gällande prioritering av känsliga områden i Mälaren, tas även särskild hänsyn till Mälaren som en viktig dricksvattentäkt i länet.

Digital miljöatlas är ett viktigt verktyg för samordning och styrning av de regionala myndigheternas insatser vid ett oljeutsläpp, men kan även fungera som underlag för tillståndsprövning, samhällsplanering och underlag för miljökonsekvensbeskrivningar. Miljöatlas är till som ett första steg i prioriteringen och val av saneringsmetod, men bör alltid förankras med experter inom området. Mer om vilka skyddsvärden som prioriteras i länet finns under *kapitel 8. Prioritering*.

7.2 Väder, vind och strömmar

SMHI har ett verktyg som heter Seatrack Web, som bland annat kan användas för att ta fram driftprognoser av oljans spridning och förväntade strandpåslag. Med Seatrack Web går även att spåra oljeförorening till sjöss bakåt i tiden, vilket är viktigt för att kunna lagföra fartyg som har släppt ut föroreningar. Verktöget är även tänkt att kunna användas i Mälaren på sikt. Det är viktigt att tänka på att prognoser kan komma att förändras efter rådande omständigheter.

Följande verktyg kan vara användbara vid bedömning av väderförhållandena:

- Seatrack Web (SMHI a, 2021)
- SMHI:s Iskarta (SMHI b, 2021)
- SMHI:s Havsvattenstånd och vågor (SMHI c, 2021)
- Sjöfartsverkets Vind- och Vatteninformation (ViVa) (Sjöfartsverket a, 2021)

SMHI har även andra tjänster som kan användas vid arbetet med oljeutsläpp. På SMHI webbplats finns till exempel prognoser och varningar samt information om mätningar av havsvattenstånd och vågor. Man kan även hämta aktuell information via webbtjänsten Kartvisarfyren (Sjöfartsverket c, 2021).

7.3 Kustbevakningen

Kustbevakningen har tre avancerade flygplan för sjöövervakning baserade på Skavsta flygplats. Flygplanen har relevant utrustning som snabbt kan detektera oljeutsläpp under rätt förutsättning.

I en krissituation är det i första hand Kustbevakningen som gör oljedriftberäkningar med Seatrack Web (SMHI a, 2021). De tar också prover på oljan för att säkerställa ursprung och toxiska egenskaper.

7.4 MSB:s oljeskyddspärm

MSB har en gett ut en oljeskyddspärm som heter *Kommunens oljeskydd* (MSB a, 2021) och som ger berörda aktörer vägledning och råd vid bekämpning av en oljeolycka. Den ger även ett stöd i det förberedande arbetet.

7.5 Maritime Single Window (MSW Reportal)

Maritime Single Window (Sjöfartsverket b, 2021) som har ersatt SafeSeaNet Sweden är ett program där man kan få uppgifter om olika fartyg som är på väg till en svensk hamn eller ankarplats på svenskt sjöterritorium. Här går det att få tag på uppgifter om bland annat last i form av farligt gods, destination, fart och besiktningar. Inloggningsuppgifterna till programmet (EMSA b, 2021) kan begäras från Sjöfartsverket.

7.6 RIB – Beslut för räddningstjänst

MSB har en databas med information om farliga ämnen och deras fysikaliska data (RIB) (MSB b, 2021). Databasen innehåller även rekommendationer till kommunen och information om akuta åtgärder vid ett oljeutsläpp.

7.7 Satellit- och flygbilder

För att få en överblick av oljeutsläpp finns följande möjligheter:

- Analyserade satellitdata går att få tag på genom att aktivera Copernicus Emergency Management Service (EMS Mapping) som är en fjärranalystjänst inom Europeiska unionen.
- Myndigheter, räddningstjänst och kommuner kan aktivera Copernicustjänsten genom att kontakta MSB:s TiB.
 - Copernicus EMS – MSB information (MSB c, 2021)
 - Copernicus EMS – kartverktyg (EMS , 2021)
- Kustbevakningen, Polisen, Försvarmakten eller Frivilliga Flygkåren (FFK) kan ta flygbilder.
- Drönare kan även utgöra ett verktyg att bedöma oljans utbredning.

7.8 Kustradionätet (VHF)

Det svenska kustradiosystemet, innefattande VHF, är ett rikstäckande nät vid den svenska havskusten, samt sjöarna Väner, Vättern och Mälaren. Det är Sjöfartsverket som äger och driver systemet.

VHF används av yrkessjöfart och fritidsbåtsägare över hela världen. VHF har tre huvudsakliga funktioner; nödradio, kommunikationsradio och mottagning av Maritim Säkerhets Information (MSI) som sänds ut av Sweden Traffic tillhörande Sjöfartsverket.

7.9 Geografiska informationssystem

Geografiska informationssystem (GIS) är en mycket viktig komponent vid all krishantering för att enkelt kunna visa aktuellt läge och som beslutsunderlag och dokumentation. I en GIS-karta kan man enkelt lägga in kommungränser, oljeutsläppets utbredning, upphittad olja, fartygens positioner, resurser och förråd, väderleksförhållanden som vindriktning, vindhastighet, strömmar, isläge, temperaturer och annat som är viktigt för insatsen. Om det är möjligt så upprätta en webbtjänst där allmänheten kan rapportera in upphittad olja.

7.10 Tekniska system

De tekniska system som kommer att användas vid ett oljeutsläpp är till största del samma som används i vardagen och vid andra samhällsstörningar. Det är telefoni, digitala möten, videokonferens och e-post. De tekniska systemen kan kompletteras dels med Rakel som är ett digitalt radiokommunikationssystem, dels med WIS som är ett webbaserat informationssystem. Dessa system används på regional nivå enligt Länsstyrelsens övergripande krisledningsplan.

8. Prioritering

I det här kapitlet redovisas för Länsstyrelsen roll och ansvar vid prioritering vid ett oljeutsläpp.

8.1 Förberedande arbete

För att reducera miljöpåverkan av ett oljeutsläpp är det viktigt att ha en utarbetad prioriteringsordning för biologiskt känsliga områden, samt områden som är viktiga för bland annat friluftsliv. Ett bra förarbete och en god planering underlättar samordningen och effektiviteten vid ett pågående saneringsarbete och minimerar därmed miljöpåverkan från ett oljeutsläpp.

Under räddningstjänstfaserna (statlig och kommunal räddningstjänst) sker prioriteringen av räddningsledarna i samverkan med Länsstyrelsen och berörda aktörer. Kommunen leder och samordnar saneringsfasen i kraft av sitt geografiska områdesansvar. Det är viktigt att kommunikationen mellan berörda aktörer är väl förankrad och genomarbetad inför ett eventuellt oljeutsläpp.

8.2 Prioritering av skyddsvärda områden

Länsstyrelsen stödjer räddningsledare och beslutsfattare i arbetet med att prioritera skyddsvärda områden och bidra med beslutsunderlag och rekommendationer. Prioriteringar av nationella eller internationella förstärkningsresurser görs vid behov av MSB. MSB behöver dock få in nödvändiga underlag från Länsstyrelsen, räddningstjänsten och andra inblandade aktörer.

För att underlätta prioriteringsarbetet ska *Digital Miljöatlas* (Länsstyrelserna a, 2021) användas. Digital miljöatlas är en karttjänst som förvaltas av Länsstyrelsen och innehåller olika prioriteringslager som utformats för att förebygga och effektivisera pågående saneringsarbetet (mer information under stycket 7.1 Digital miljöatlas).

8.3 Generell prioriteringsordning

Utöver prioriteringen utifrån höga naturvärden så finns en generell prioritering som baseras på oljans och strändernas beskaffenhet och beskrivs utförligt i *Saneringsmanual för olja på svenska stränder* (MSB, 2010).

- Ta hand om olja som riskerar att komma lös då den kan leda till sekundär nedsmutsning.
- Ta hand om olja som förorenat eller hotar att förorena ekologiskt känsliga platser och arter.
- Ta hand om all olja som klibbar och därmed kan skada djur, växter och kleta ned människor.
- Ta hand om olja som riskerar att påverka områden som är viktiga för turism och näringsliv.

Vid planering för att omhänderta olja vid ett oljeutsläpp till havs så behöver man även ta hänsyn till årstiden. Att exempelvis agera snabbt inom oljeskyddet vintertid, med en särskild beredskap nära farleder, så kan man minimera skadorna på alfågel påtagligt. Alfågel övervintrar till havs i Östersjön och är därmed särskild drabbad för utsläpp under vintertid (Durinck, Skov, Jensen, & Pihl, 1994).

8.4 Regional prioritering för Stockholms län kustavsnitt

Målet med prioriteringsarbetet är att minimera skador på områden med höga naturvärden, friluftsliv och områden av hög samhällsviktig funktion. Länsstyrelsen i Stockholms län har tillsammans med kommunerna tagit fram kriterier för biologiskt känsliga områden inom regionen baserat på Naturvårdsverkets rapport *Sårbarhetsanalys för oljeutsläpp i svenska havsområden* (Naturvårdsverket, 2011). Utifrån dessa kriterier har kommunerna pekat ut områden med högsta naturvärden (A-områden), respektive höga naturvärden (B-områden) (Tabell 1).

I Stockholms län har man pekat ut Laguner, Alfågel och Tobisgrissla som extra känsliga vid ett oljepåslag.

I Stockholms län har man pekat ut naturtypen Laguner (1150) (ArtDatabanken, 2013) som extra känsliga, samt områden som uppehåller kolonier av fågelarterna alfågel och tobisgrissla (tabell 1).

Tabell 1. Regionala kriterier för utpekandet av A- respektive B-områden i kustområden i Stockholms län.

A-områden (Högst naturvärden)	B-områden (Höga naturvärden) Innehåller fler av följande:
Laguner	Fiskefredningsområden
Tobisgrissla	Natura 2000 områden och/eller Naturreservat
Alfågel	Fågelskyddsområden
	Utpekad av kommunen som prioriterad
	Känsliga bottnar och/eller känsliga vegetationssamhällen

8.5 Regional prioritering för Mälaren

Mälaren i egenskap av stor dricksvattentäkt försörjer ett stort antal människor med dricksvatten och utgör därmed en samhällsviktig funktion, vilket ställer särskilda krav på beredskap vid ett oljeutsläpp i Mälaren. Vattenproducenterna har ofta en bra kunskap på strömningsriktningar, mer eller mindre känsliga områden och kan därmed bidra med viktig information i händelse av olyckor i anslutning till vattenverk. Den aktuella lokala riskbilden måste vara styrande för den samlade förmågan att förhindra eventuella oljeutsläpp från att nå råvattenintag. Staten ansvarar för miljöräddningstjänst i de stora sjöarna Mälaren, Vänern och Vättern. Länsstyrelsen kommer att framställa ett särskilt dokument som kompletterar oljeskyddsplanen och som särskilt beaktar förutsättningarna vid ett oljeutsläpp i Mälaren. Många delar av den regionala oljeskyddsplanen är dock tillämpbar även vid ett oljeutsläpp i Mälaren.

9. Skyddade platser och Maritime Assistance Service

I det här kapitlet beskrivs roller i en händelse där fartyg är i behov av assistans och där risk för miljöskada föreligger.

9.1 Fartyg i behov av assistans

Ett fartyg kan vara i behov av assistans med hänsyn till den maritima säkerheten och skyddet av den marina miljön utan att det föreligger fara för liv. Det kan finnas behov av att skydda den svenska kustlinjen vid händelser där ett fartyg är i behov av assistans för att hitta en plats där åtgärder kan vidtas för att stabilisera tillståndet och minska riskerna för förlust av fartyget, fara för miljön eller eventuell fara för övrig sjöfart.

I Stockholms län finns det fem utpekade skyddade platser; Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn, Norvik och Södertälje.

Transportstyrelsen får besluta över det fartyg som läcker olja och vilka skyddsåtgärder som ska vidtas. För att begränsa utsläppet och skadorna på miljön kan fartyget som orsakat oljeutsläppet behöva bogseras till en skyddad plats, exempelvis en hamn eller en skyddad ankarplats. Transportstyrelsen beslutar i samverkan med Kustbevakningen och Sjöfartsverket om vilken hamn eller skyddad plats som är mest lämplig att bogsera fartyget till. I Stockholms län finns det fem utpekade skyddade platser, Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn, Norvik och Södertälje. De tre förstnämnda hamnarna tillhör Stockholms Hamn AB medan Södertälje Hamn AB är fristående.

9.2 Val av skyddad plats (Place of Refuge, PoR)

Flera faktorer vägs in vid valet av skyddad plats. En viktig faktor är möjligheterna till att länsa in ett eventuellt utsläpp från ett fartyg. Det är viktigt att stoppa spridning av olja och minska konsekvenserna på miljön. Kustbevakningen kontaktar Länsstyrelsen och berörda kommuner för dialog om förslag på nödhamn, samt dialog kring eventuella miljökonsekvenser. Inför bogsering till nödhamn behöver flera myndigheter samverka, däribland Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen, berörd kommuns räddningstjänst och miljöförvaltning, hamninnehavaren, Polismyndigheten (angående registrering av besättning och passagerare) och eventuellt ambulanssjukvården.

Lämpliga ankarplatser i anslutning till farleden till och från berörd hamn som återfinns i aktuella sjökort. Andra hamnar, ankarplatser och andra lämpliga skärgårdsområden kan komma ifråga om läget så kräver. Det är viktigt att ta hänsyn till aktuella farledsrestriktioner och eventuellt känsliga områden längs farleden.

9.3 Maritime Assistance Service

Maritime Assistance Service (MAS) (Transportstyrelsen, 2021) är en funktion för att hantera händelser på fartyg som är i svårigheter och där miljöskada är överhängande eller redan inträffat, men där någon fara för människoliv inte föreligger. Därutöver kan ett sjöräddningsfall övergå till MAS då det inte längre föreligger någon fara för människoliv.

Följande gäller för MAS i Sverige:

1. Transportstyrelsen är huvudansvarig
2. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänsten till sjöss
3. Sjö- och flygräddningscentralen vid Sjöfartsverket (JRCC) är kontaktpunkt mellan fartyg och land inom den svenska sjöräddningsregionen (SRR)

MAS-arbetet bedrivs i nära samarbete mellan främst Transportstyrelsen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket, men även polis, kommunal räddningstjänst och lokala myndigheter kan ingå.

Ett MAS-larm kan komma myndigheterna tillkänna genom radioanrop, telefonsamtal eller andra kommunikationskanaler, där begäran om assistans görs. Dessutom kan ett sjöräddningsfall övergå till MAS då det inte längre föreligger någon fara för människoliv.

Huvuduppgifterna för en MAS-funktion:

1. Ta emot rapporter från fartyg i behov av assistans
2. Övervaka situationen som fartyget befinner sig i
3. Fungera som en kontaktpunkt mellan fartyget och landmyndigheterna
4. Fungera som en kontaktpunkt mellan samverkande parter till sjöss och kuststaten.

Språket som normalt används vid en MAS-operation i Sverige är svenska eller engelska.

Definitioner:

- *Skyddad plats (Place of Refuge, PoR)*

Avser en hamn, del av hamn eller annan skyddande kaj eller annat skyddat område, t.ex. ankarplats, som kan användas för att ta emot fartyg i en nödsituation eller i behov av assistans.

- *Fartyg i behov av assistans (Ship in need of assistance)*

Avser, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Internationella sjöräddningskonventionen om räddning av personer, ett fartyg som befinner sig i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

- *Fartyg, båt, skepp*

Ett fartyg är en farkost som är avsedd att användas för transporter på vattnet och som har skrov och manöverförmåga/styrinrättning (till exempel ett roder). Detta enligt gängse uttolkning av sjölagen. De delar av lagstiftningen som rör sjösäkerhet, sjötrafikregler och miljöskydd omfattar ytterligare farkoster och flytande anordningar som kan användas till sjöss.

Sjölagen delar in fartygen i skepp och båtar. Om ett fritidsfartyg är 15 meter eller längre ska det registreras i båtregistret. Om det är 24 meter eller längre benämns det skepp och ska registreras i skeppsregistret.

9.4 Fartygsolyckor eller tillbud till sjöss

Befälhavaren har det yttersta ansvaret för att erforderliga åtgärder vidtas vid en olycka. Myndigheterna ska i första hand agera som stödfunktion till befälhavaren och efter lägesbedömning övervaka att befälhavare/rederi genomför förväntade åtgärder för att förhindra föroreningar.

Beslut enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO) tas för att skydda landområden och för att förhindra skador på den marina miljön. Då de fyra kriterierna för att starta räddningstjänst är uppfyllda, kan Kustbevakningen mobilisera och räddningsledaren fatta beslut som innebär ingrepp i annans rätt.

Beslut enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) fattas enbart mot ett skadedrabbat fartyg och kan meddelas under en pågående räddningstjänstoperation. För ett beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF krävs det bland annat att svenskt territorium genom utsläpp kan skadas i avsevärd mån.

Beslut om att vidta tvångsåtgärder mot ett skadedrabbat fartyg ska i normalfallet fattas enligt LÅFF. I de fall det saknas faktisk eller rättslig möjlighet att fullgöra ett beslut enligt LÅFF kan LSO även tillämpas mot det skadedrabbade fartyget. Samverkan ska ske mellan berörda myndigheter om vilka åtgärder som bör vidtas och i tillämpliga fall med stöd av vilken lagstiftning. Besluten bör i största möjliga mån samverkas mellan de berörda myndigheterna, oavsett om beslutet fattas med stöd av LSO eller LÅFF. Om ett beslut inte redan samverkats ska den myndighet som fattar beslutet skriftligen informera den andra myndigheten om beslutet. Den myndighet som fattat beslutet ansvarar för fortsatt hantering av ärendet inkluderande eventuellt ersättningsanspråk mot fartyget.

Transportstyrelsen är ansvarig för att fatta beslut om att avvisa eller bereda ett fartyg i behov av assistans till en skyddad plats och att låta verkställa en sådan åtgärd på redaren eller ägarens bekostnad. Om beslutet fattas då det föreligger fara för miljön tas det med stöd av LÅFF och om det krävs åtgärder med hänsyn till att det kan uppstå fara för fartyget, dess besättning eller för sjöfarten tas beslut enligt fartygssäkerhetslagen (FSL).

Kustbevakningen kan, om Transportstyrelsens beslut inte går att avvakta, besluta om att föra ett skadedrabbat fartyg till en skyddad plats med stöd av LÅFF. I de fall det saknas faktisk eller rättslig möjlighet att fullgöra ett beslut enligt LÅFF kan LSO även tillämpas mot det skadedrabbade fartyget.

Beslut om att vidta tvångsåtgärder mot ett skadedrabbat fartyg ska i normalfallet fattas enligt LÅFF. I de fall det saknas faktisk eller rättslig möjlighet att fullgöra ett beslut enligt LÅFF kan LSO även tillämpas mot det skadedrabbade fartyget. Samverkan ska ske mellan berörda myndigheter om vilka åtgärder som bör vidtas och i tillämpliga fall med stöd av vilken lagstiftning. Besluten bör i största möjliga mån samverkas mellan de berörda myndigheterna, oavsett om beslutet fattas med stöd av LSO eller LÅFF. Om ett beslut inte redan samverkats ska den myndighet som fattar beslutet skriftligen informera den andra myndigheten om beslutet. Den myndighet som fattat beslutet ansvarar för fortsatt hantering av ärendet inkluderande eventuellt ersättningsanspråk mot fartyget.

10. Sanering

Det här kapitlet går igenom ansvar vid saneringsarbete, samt generella råd för berörda aktörer.

10.1 Samverkande aktörer

Saneringen av oljan påbörjas när oljan väl nått land och spridningen av oljan inte kan förvärras. I de fall då det finns kännedom om vilken verksamhetsutövare som orsakat föroreningen eller på annat sätt skadat miljön, så är denna ansvarig för att vidta åtgärd⁶. Det är däremot praxis att kommunen leder och samordnar saneringen inom sitt geografiska områdesansvar. Kommunen kan välja att ta in extern verksamhetsutövare eller utföra saneringen på egen hand.

Aktörer som vanligtvis samverkar i saneringsarbetet:

- Kommunens räddningstjänst och miljö- och hälsoskydd
- Länsstyrelsens beredskaps- och miljöenheter
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och deras förstärkningsresurser för oljeskydd
- Experter inom miljö
- Saneringsföretag
- Försäkringsbolag
- Entreprenörer inom transport och maskin
- Avfallsanläggningar
- Frivillig resursgrupp

10.2 Val av saneringsmetod

Hur miljön påverkas av ett oljeutsläpp kan varieras mycket baserat på vilken typ av olja som släppts ut i relation till rådande omständigheter.

Inför ett påbörjat saneringsarbete bör därmed kunskaper om det förorenande området (tex, vilken typ av strand), oljans fysikaliska egenskaper samt rådande väderleksprognoser samlas in för att göra rätt bedömningar och val av åtgärd. Även vilken tid på året som oljeutsläppet sker kan ha stor betydelse för val av saneringsmetod och prioritering. Denna information behövs även för att kunna göra rätt prioriteringar, i synnerhet om oljepåslaget spridit sig över en stor yta. Saneringen ska alltid utföras så att det minimerar påverkan på miljön, undviker skador på växter och djur eller forn- och

⁶ 10 kap. 2 § miljöbalken (1998:808)

kulturlämningar på både land och i vatten. Det är även viktigt att saneringen planeras så att spridning av föroreningen begränsas, samt tar hänsyn till människors hälsa vid utförande. För val av saneringsmetod av mineralolja kan stöd inhämtas från MSB:s *Saneringsmanual för olja på svenska stränder* (MSB, 2010). Manualen innehåller även viktig information inför uppstart av ett saneringsarbete. Manualen behandlar i huvudsak utsläpp av mineralolja och kan därmed inte appliceras rakt av på nya oljor eller farliga ämnen. Oavsett vilket typ av ämne som släppts ut bör rådgivning från miljöexperter användas för att säkerställa att bästa möjliga metod används.

En viktig aspekt inför påbörjad saneringsarbete är att studera det oljedrabbade området väl och planera utefter lokala förutsättningar.

Det är viktigt att det sker en löpande dialog mellan medverkande aktörer och tillgängliga miljöexperter, så att saneringsarbetet i sig inte skadar miljön ytterligare.

Kommunen bedriver kontinuerlig tillsyn över saneringsarbetet och utvärderar behovet av saneringsåtgärder. Kommunen beslutar även när saneringen kan upphöra (MSB, 2010).

10.3 Hantering av avfall vid saneringsplatsen

På skadeplatsen bör även en platsspecifik bedömning göras i fråga om hur avfallet ska hanteras. Utifrån vilken typ av olja det handlar om måste också en bedömning av risker göras för exponering och krav på skyddsutrustning för den personal som kommer i kontakt med avfallet (mer information om hantering av farligt avfall under *kapitel 12. Farligt avfall*).

10.4 Saneringsarbetet

För att undvika sekundär nedsmutsning är det mycket viktigt att saneringsarbetet utförs strukturerat. Råd för planering och utförande finns tydligt beskrivet i *Saneringsmanualen för olja på svenska stränder*. Där står även följande råd (MSB, 2010):

- Dela in det förorenade området i sektorer och numrera dessa. Detta hjälper saneringsledaren att få överblick över situationen.
- Längden av varje sektor bestäms utifrån hur svårsanerad stranden är. En lättsanerad sandstrand kan delas in i längre sektorer än en svårsanerad strandäng.
- I varje sektor jobbar en saneringsgrupp och en gruppleddare.
- För varje sektor finns en saneringsplats där personal och redskap rengörs innan de lämnar det förorenade området.
- Det ska vara förbjudet att beträda och lämna det förorenade området annat än via saneringsplatsen.

10.5 Uppföljning av sanering

Det är viktigt att direkt från början och under saneringens gång gå över det drabbade området och ta GPS-positioner, foton och anteckningar för att kunna följa upp saneringsarbetet. Bra dokumentation kan underlätta framtida studier av naturlig nedbrytning efter avslutat saneringsarbete samt vara underlag vid ansökan av ekonomisk ersättning.

10.6 Samverkan med frivilliga

Länsstyrelsens i Stockholms län har avtal med flera frivilliga försvarsorganisationer och Länsstyrelsens TiB kan hjälpa till att larma eller förmedla kontaktuppgifter till dessa om frivilliga förstärkningsresurser behövs. I Stockholms län finns en räddnings- och röjningsstyrka särskilt utbildad i sanering bestående av ett 30-tal personer. Ytterligare styrkor kan rekvideras från Försvarsutbildarna.

Svenska sjöräddningssällskapet (SSRS) har fyra sjöräddningsstationer längs Östersjökusten (Räfsnäs, Möja, Stockholm och Nynäshamn) som tillhör Stockholms län och en i Mälaren (Munsö). På samtliga av dessa stationer finns ett miljöräddningssläp utrustat med 200 meter högsjöläns och 25 meter absorberingsläns med två ankaruppsättningar och ett drivankare för en första insats vid behov.

Det är viktigt att så tidigt som möjligt ta kontakt med organisationen Katastrofhjälp för fåglar och vilt (KFV-Riks) som kan bistå med råd och expertkunskaper för att begränsa ett utsläpps påverkan på fåglar och vilt. Att tvätta fåglar är en särskild kunskap och de som kan det bäst i Sverige är frivilligorganisationen KFV-Riks har tvättrinstruktörer som kan snabbutbilda frivilliga i fågeltvätt. Svenska Blå Stjärnan har redan medlemmar utbildade i tvätt av oljeskadade fåglar och länets licensierade viltrehabiliterare kan bistå med vård av fåglar och vilt och ge goda råd om hur man ska göra.

Frivilliga flygkåren (FFK) kan användas för spaning, övervakning och fotografering av ett oljeutsläpps omfattning och rörelse och kan dokumentera stränder genom hela händelseförloppet. Sjövärnskåren (SVK) har fartyg och båtar för transporter av personer, materiel och förnödenheter till öarna i skärgården. Frivilliga Automobilkåren med tillhörande föreningar kan bidra med logistik och transporter av olika slag för att underlätta arbetet såväl under räddningstjänst som sanering. De har även obemannade flygfarkoster (drönare) som kan användas för lokal spaning och fotografering.

Vid ett större oljeutsläpp kan många personer vilja hjälpa till som frivilliga. Organisering av de frivilliga bör ske i ett tidigt skede och det är kommunen som ansvarar för att ta emot och organisera dessa personer. Om det finns en frivillig resursergrupp (FRG) i kommunen kan de användas för registrering och organisering av spontanfrivilliga, liksom svenska lottakåren (SLK) där åtskilliga medlemmar har fått stabsutbildning. Dessa kan mycket väl utföra samordnande uppgifter som t.ex. registrering av volontärer och dokumentation av arbetstider.

11. Oljeskadat vilt

Kapitlet redovisar för hur ett oljeutsläpp kan påverka vilda djur och i synnerhet fåglar. Kapitlet redovisar även roller och ansvar för rehabilitering av drabbade djur, samt hantering av döda djur.

11.1 Risk för fåglar vid ett oljeutsläpp

När olja kommer i kontakt med vattnet lägger den sig som en film på ytan som dämpar vågorna. Detta gör i sin tur att ytan ser lugnare ut och effekten blir att sjöfåglarna lockas till att landa på vattenytan. Om ett oljeutsläpp sker på vintern blir de negativa effekterna större, dels beroende på att många fåglar övervintrar ute till havs, dels på att oljan inte dunstar i samma utsträckning i kyla. När en fågel får olja på fjädrarna förstörs den vattenavstötande strukturen i fjäderdräkten och dun och fjädrar klibbar ihop. Detta leder till att den isolerande förmågan förstörs. Fågeln kyls snabbt ner och kan drabbas av bland annat lunginflammation och i värsta fall fryser den ihjäl.

Länsstyrelsen kan stödja i frågor som rör hanteringen av drabbade djur. För att vårda och rehabilitera skadat vilt krävs tillstånd från Länsstyrelsen.

11.2 Stöd vid hantering av oljeskadat vilt

Naturvårdsverket ansvarar tillsammans med Länsstyrelsen för förvaltningen av vilda djur i Sverige. Bestämmelser om statens vilt finns i jaktlagen, jaktförordningen och i Naturvårdsverkets föreskrifter.

Länsstyrelsen kan stödja i frågor som rör hanteringen av drabbade djur. Statens veterinärmedicinska anstalt, SVA, är en expertmyndighet som kan stödja i arbetet med rådgivning kring hanteringen av djur som har drabbats av ett oljeutsläpp. Myndigheten kan också bidra med analys och diagnostik av döda djur. För att vårda och rehabilitera skadat vilt krävs tillstånd från Länsstyrelsen.

11.3 Döda oljekontaminerade djur

Oljekontaminerade djur ska samlas in och föras bort så att oljan inte sprider sig vidare i naturen. Fåglar som har drabbats av ett oljeutsläpp kan behöva avlivas. Detta görs vanligen av Länsjägmästaren och olika jaktvårdsföreningar. Döda djur som inte har olja på sig klassas som riskavfall. Döda djur med olja på sig klassas som farligt avfall och ska hanteras utifrån det (Se Avfallshantering).

Ett antal däggdjurs- och fågelarter med särskilt högt naturvärde ingår i statens vilt. Då döda djur eller döda fåglar tillhörande statens vilt påträffas i naturen, ska detta rapporteras eller lämnas in till polisen för transport till Naturhistoriska riksmuseet.

11.4 Ersättning vid rehabilitering av oljeskadade djur

Vid ett oljepåslag kommer samhället att få en rad kostnader som statens ersättning inte täcker. Enligt Lag om skydd mot olyckor⁷ ersätts inte arbetet med att rehabilitera djur som har drabbats av verkningar från ett oljeutsläpp. Däremot omfattas arbetet med rehabilitering av oljeskadade djur av IOPC-regelverket med principen att den som förorenat ska stå för uppkomna kostnader.

12. Hantering av farligt avfall

Kapitlet redovisar hantering av farligt avfall i samband med ett oljeutsläpp.

12.1 Olja som farligt avfall vid ett oljeutsläpp

Begreppet olja omfattar en rad substanser av vegetabiliskt, mineraliskt eller animaliskt ursprung. Inom oljeskyddssammanhang är det främst råolja (mineralolja) eller produkter framställda av råolja som avses.

Länsstyrelsen kan stödja i frågor som rör hanteringen av drabbade djur. För att vårda och rehabilitera skadat vilt krävs tillstånd från Länsstyrelsen.

Oljans livslängd och skadeverkningar i havsmiljön beror i stor utsträckning på oljans sammansättning. Såväl råolja som raffinerade oljeprodukter består av blandningar av olika kolväteföreningar med vitt skilda egenskaper.

Vid ett utsläpp uppkommer farligt avfall som snabbt och säkert måste saneras och transporteras bort för att få så liten negativ inverkan på miljön som möjligt. Olja som kommer i kontakt med luft och vatten kommer att genomgå flera olika förändringsprocesser som förändrar oljans egenskaper.

Den fysikaliska processen emulgering, eller moussebildning, innebär att oljan tar upp vatten. Detta mångdubblar volymen av oljeföreningen. När en oljeemulsion bildas minskar avdunstning och

⁷ 7 kap. 2 § Lagen om skydd mot olyckor, LSO (2003:778)

dispergering (naturlig mekanisk sönderdelning) av olja vilket gör att den bryts ned i långsammare takt och finns kvar längre tid i miljön. Oljan kontaminerar inte bara vatten, klippor och stenar utan blandas ofta upp med till exempel sand, drivved och skräp. Detta ställer också större krav på sortering i lagringsfasen.

På skadeplatsen bör en platsspecifik bedömning göras i fråga om hur avfallet ska hanteras. Utifrån vilken typ av olja det handlar om måste också en bedömning av risker göras för exponering och krav på skyddsutrustning för den personal som kommer i kontakt med avfallet.

Allt farligt avfall kan vara skadligt för människors hälsa eller miljön. Oljeavfall eller oljeuppblandat material räknas som farligt avfall och ska hanteras enligt bestämmelserna i Avfallsförordningen⁸. Planering är en viktig del i beredskapen där det är praktiskt om kommunen använder de entreprenörer som har avtal med kommunen sedan tidigare både vad det gäller lagring, transporter och omhändertagande. Beroende på skadans omfattning kan provtagning bli nödvändig på sanerings- och lagringsområden för att få en uppfattning om eventuell spridning i miljön.

12.2 Lagring av farligt avfall

Under saneringsfasen finns behov av platser att samla upp olja och oljeuppblandat material på så kallade tillfälliga lagringsytor⁹. Om det är möjlig bör lagringsytorna upprättas i nära anslutning till saneringsområdet, eller där olja och kontaminerat material lossas från båt. Lagringsytorna bör också utformas så att risken för ytterligare spill under saneringen eller läckage på platsen, så kallad sekundärkontaminering, minimeras.

För att undvika negativa effekter för människa och miljö bör inhämtning av specifik information om platsen som ska tas i anspråk för tillfällig lagring ske.

Oljeavfallet kan samlas i täta tunnor, säckar eller containrar. Underlaget bör utformas med ett icke genomsläppligt skydd, till exempel en oljebeständig markduk. Lagringsplatser bör också täckas för att skyddas mot nederbörd och ytterligare spridning. För att underlätta hela hanteringsprocessen bör avfallet sorteras initialt. Oljeförorenat material ska inte blandas med övrigt icke-farligt avfall så att mängderna farligt avfall ska minimeras. Inom saneringsområdet ska det finnas tydlig märkning av olika fraktioner. Det förorenade avfallet ska så snart som möjligt transporteras till en anläggning som kan ta emot avfallet för destruktion.

För att undvika negativa effekter för människa och miljö bör inhämtning av specifik information om platsen som ska tas i anspråk för tillfällig lagring ske. Detta för att förvissa sig om ev. skyddsobjekt som till exempel närhet till vattenskyddsområden eller områden som är särskilt känsliga för djurlivet undviks. En första kontakt kan vara med kommun och Länsstyrelse.

12.3 Mellanlagring

I vissa fall kan det krävas en anmälan eller ett tillstånd för ”lagring som en del av att samla in avfall”¹⁰. Vid ett större oljeutsläpp finns behov av områden där oljan kan lagras på ett säkert sätt för människa och miljön innan den transporteras till mottagare för behandling eller deponering. Det kan till exempel vara platser där större mängder

När det är aktuellt att lagra avfall ska detta ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

⁸ Avfallsförordningen (2020:614), 9 kap och 15 kap Miljöbalken (1998:808).

⁹ Tillfällig lagring ska inte förväxlas med ”mellanlagring av farligt avfall” som är ett begrepp i miljöbalken kopplat till vissa krav enligt lagstiftningen

¹⁰ Miljöprövningsförordning (2013:251)

kan lagras, där skyddet mot skada på omgivningen är högre och där etablerade och säkra transportvägar finns.

Om lagringen sker på annan plats än vid saneringsområdet är det en fråga om mellanlagring av farligt avfall, vilket är anmälnings- eller tillståndspliktigt enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808). Anmälan ska lämnas in i god tid innan mellanlagringen inleds. Om tillstånd erfordras måste en ansökan göras innan verksamheten påbörjats. I praktiken innebär det att redan befintliga områden med tillstånd används.

När det är aktuellt att lagra avfall ska detta ske i samråd med tillsynsmyndigheten¹¹.

12.4 Transport av farligt avfall

För transport av farligt avfall krävs tillstånd enligt Avfallsförordningen¹². Länsstyrelsen har fullmakt att bevilja dessa tillstånd. Den som lämnar över avfallet har en skyldighet att kontrollera att transportören har tillstånd att hantera farligt avfall. Detsamma gäller när transportören ska överlämna avfallet till mottagaren.

En viktig del i beredskapen är kartläggning av transportföretag som har tillstånd, tillräcklig kapacitet och adekvat utrustning att transportera farligt avfall både till havs och på land.

Avfallet ska transporteras till en avfallsbehandlingsanläggning. Det finns ett nationellt register om vilka transportörer som har tillstånd att transportera farligt avfall. Det nationella registret återfinns på Länsstyrelsernas webbplats Kontrollera Avfallstransportörer (Länsstyrelserna b, 2021).

En viktig del i beredskapen är kartläggning av transportföretag som har tillstånd, tillräcklig kapacitet och adekvat utrustning att transportera farligt avfall både till havs och på land.

12.5 Behandling av farligt avfall

Farligt avfall kan antingen behandlas eller deponeras. Vanligtvis sker det genom förbränning, våtkemisk behandling eller biologisk behandling. Det är också vanligt att avfallet behandlas i flera steg på avfallsanläggningen.

Det finns ett begränsat antal behandlingsanläggningar för farligt avfall på den svenska marknaden. Av dessa anläggningar finns endast ett fåtal som är specialiserade på flera behandlingsmetoder. Det gör att kapaciteten att ta hand om vissa farliga avfall bara finns på några platser i landet.

13. Inte bara olja

Kapitlet redovisar när berörda aktörer planerar och övar för ett utsläpp som riskerar att nå våra kuster och påverkar boende och djurliv. Det är framför allt mineralolja som är det tänkt scenario. Det finns andra ämnen och material som kan ha liknande, negativa effekter, för människor och miljö.

¹¹ Tillsyn enligt miljöbalken utförs av flera myndigheter. Vilken myndighet som har ansvar för tillsynen regleras i miljötillsynsförordningen (2011:13). Huvuddelen av miljöbalkstillsynen utförs av kommunerna och Länsstyrelserna. Försvarsinspektören för hälsa och miljö utövar operativ tillsyn över försvarets verksamheter. Fler än en myndighet kan ha olika delar av tillsynsansvaret för samma verksamhet, de behöver då samordna tillsynsinsatserna så att tillsynen blir så effektiv som möjligt.

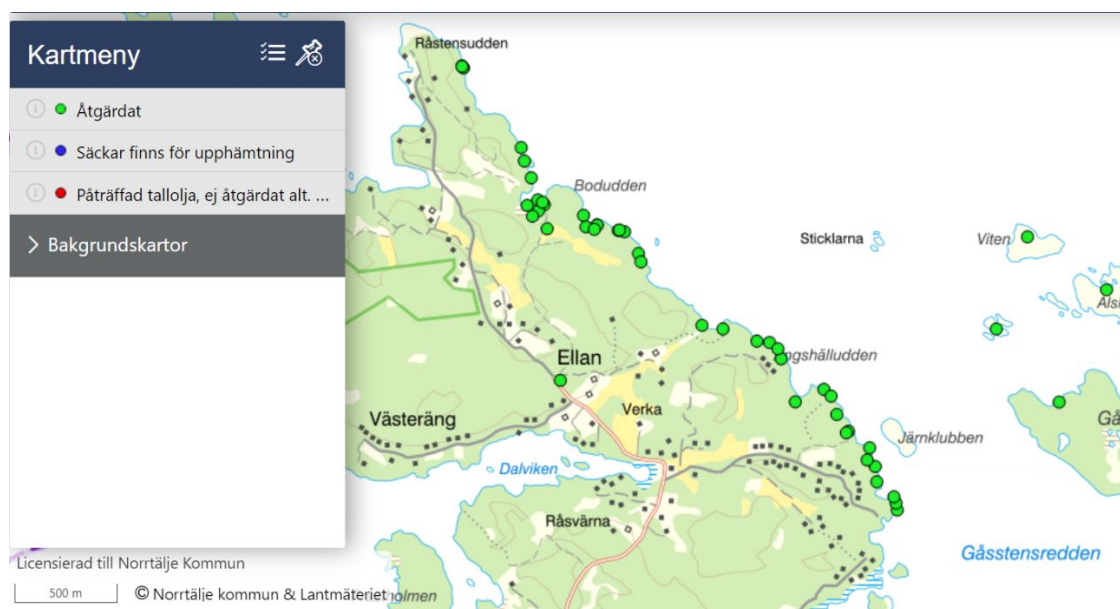
¹² 26 § Avfallsförordningen (2020:614), Miljöbalken (1998:808)

13.1 Andra typer av olja

Oljor av vegetabiliskt ursprung som till exempel råttolja eller tallbecksolja har liknande egenskaper som mineraloljor. Tollojan är en restprodukt från sulfatmassaindustrin och härrör från hartsämnen i massaveden som bryts ned över tid. Oljorna är mindre toxiska än mineraloljorna men nedbrytningstakten är långsam och vid ogynnsam väderlek och de har också ”klibbigheten” gemensamt med mineraloljorna.

Under våren 2021 drabbades Roslagskusten (Stockholms- och Uppsala län) av ett utsläpp till havs av tallbecksolja. Utsläppet drabbade långa kuststräckor och öar under den period på året som kanske är den känsligaste för häckande sjöfåglar och andra djur i den marina miljön.

Norrtälje kommun initierade tidigt arbetet med att skapa en helhetsbild i form av en digital karttjänst (figur 2) för att dokumentera observationer, överblicka och följa upp saneringsarbetet i kommunen. På så vis underlättades arbetet med att prioritera resurser för såväl räddningstjänst som för frivilliga. Närliggande kommuner använde också liknande metoder för prioritering och planering under saneringsfasen.



Figur 3 Kartutsnitt, Norrtälje kommun. Visar kommunens digitala karttjänst som användes i saneringsfasen under våren 2021.

13.2 Fasta ämnen

Under februari 2020 drabbades delar av Sveriges västkust och Norges sydkust av stora mängder plastpellets från en olycka utanför Danmarks nordkust. Några månader senare observeras små vita klumpar av paraffin i Oslofjorden både på svensk och norsk sida, detta troligen från ett fartyg som tvättat tankarna till havs.

Enligt Länsstyrelsen i Västra Götaland och Väst kuststiftelsen (NSO konferens oljeskadeskydd, 2020-11-26) fanns en svårighet initialt hur man skulle hantera landpåslagen rent juridiskt. Alternativen som diskuterades var om utsläppen kunde betraktas som ”marint skräp” och kommunal strandstädning eller om det skulle vara föremål för en akut räddningsinsats.

13.3 Utsläpp från tankrengöring

När det gäller medvetna utsläpp från fartyg som rengör tankarna till havs är det i vissa fall tillåtligt enligt lag då olika ämnen har olika klassificering och olika regler. Nya regler trädde i kraft i 1 januari 2021 för tankrengöring, så kallad "pre-wash". En följd av den nya klassningen gäller just utsläpp av tankrengöringsrester efter transport av vissa "vegetabiliska oljor och paraffinvax med hög viskositet eller beständigt flytande produkter med låg smältpunkt".

För att förhindra dessa utsläpp har International Maritime Organization (IMO) därför beslutat om ändringar i bilaga II i MARPOL vilket betyder att fartyg måste rengöra sina lasttankar efter lossning av vissa vegetabiliska produkter. Spolvattnet ska därefter lämnas till en mottagningsanordning i lossningshamnen.

Slutsatserna från arbetet med hantering av utsläpp av "fasta ämnen" är att det behövs en vägledning kring juridiken i frågan om vad som definieras som "andra skadliga ämnen". Andra områden där vägledning behövs är "saneringsmetoder på land för utsläpp av ovanstående ämnen" och för "frågor som rör ersättning".

14. Uppföljning, utvärdering och ersättning

Detta kapitel hanterar uppföljning, utvärdering och ersättningsfrågor efter ett oljeutsläpp.

14.1 Dokumentation och utvärdering

Efter ett oljeutsläpp är det viktigt att korrekta insatser och prioriteringar av återställningsarbetet sker. Miljöarbetet behöver därför ha både ett kortsiktigt och ett långsiktigt fokus i arbetet med att återställa de ekologiska förutsättningarna såväl på land som i havet.

Respektive aktör ansvarar för att utvärdera sin egen verksamhet, medan Länsstyrelsen ansvarar för att initiera utvärdering av den gemensamma hanteringen av händelsen. Länsstyrelsen sammanställer erfarenheter och rekommendationer för att förbättra samverkan i framtida händelser.

Det är viktigt att åtgärder, materiel, beslut och kostnader med mera dokumenteras från första början för att ha ett fullgott underlag vid framtida ersättningsanspråk. Rätt till ersättning varierar beroende på om kostnader uppstod vid räddningstjänst eller inte. Mer information om ersättning finns i MSB:s Oljeskyddspärm "Kommunens oljeskydd". Erfarenheter visar att det ställs stora krav på staten att i detalj kunna verifiera kostnader man haft för bekämpning och sanering i samband oljeutsläpp. En sådan redovisning ska lämnas till den som orsakat utsläppet/skadan, det vill säga både fartyget som gjort utsläppet och fartygets rederi, samt till försäkringsbolagen och Internationella oljeskadefonden.

Redovisningen kan innehålla loggböcker, insatsrapporter, beställningar, fakturor, fotografier, videofilmer, analyser samt massmediematerial kring olyckan. Det är särskilt viktigt att man dokumenterar alla beslut, liksom det läge som rådde då respektive beslut fattades.

14.2 Ersättning för räddningstjänst

Om olja läckt ut i havet utanför Sveriges sjöterritorium eller inom Kustbevakningens ansvarsområde har kommunen rätt till statlig ersättning för räddningstjänstinsatser. Bestämmelser om ersättning till kommuner som haft kostnader för räddningstjänst eller sanering med anledning av utflöde av olja eller andra skadliga ämnen finns i lagen om skydd mot olyckor¹³. Vidare regleras bestämmelser om

¹³ 7 kap. 2 § Lagen om skydd mot olyckor, LSO (2003:778)

självrisk i förordningen om skydd mot olyckor¹⁴. Därtill finns allmänna råd och kommentarer om ersättning till kommuner för räddningstjänst och viss sanering (SRVFS 2004:11) (MSB, 2004).

Ersättning lämnas för den del av kostnaden som överstiger hälften av prisbasbeloppet för det år då kostnaden uppstod. Frågor om ersättning prövas av MSB. En förutsättning för rätt till ersättning är att kostnaderna är skäliga och direkt kopplade till räddningsinsatsen och väl dokumenterade.

Det är fördel då man använder sig av expertrådgivning för att planera insats och sanering. ITOPF har generellt personal på plats som dokumenterar insatsen. Deras rapport utgör grund för den juridiska ersättningsprocessen.

14.3 Ersättning för saneringsarbete som skett under räddningstjänstfas

Kommunen har också rätt till ersättning från staten för saneringskostnader som orsakats av oljeutsläpp om oljeutsläppet skett i havet utanför Sveriges sjöterritorium eller inom Kustbevakningens ansvarsområde (statligt ansvarsområde). Ersättning lämnas för den del av kostnaderna som överskrider hälften av prisbasbeloppet för det år då kostnaden uppstod.

14.4 Ersättning för övrigt saneringsarbete

För kostnader i samband med kommunala oljeskyddsinsatser som inte är räddningstjänst och då oljan inte kommit från statligt ansvarsområde får kommunen själv driva ersättningskrav mot den verksamhetsutövare som vållat utsläppet alternativt finns under vissa förutsättningar även möjlighet att söka ersättning hos IOPC. När en kommun hjälpt en annan kommun med räddningstjänst och sanering har den kommunen rätt till skälig ersättning¹⁵.

14.5 Övrig ersättning

Vid ett oljepåslag får samhället en rad kostnader som statens ersättning inte täcker. Näringar som turism och fiske kan drabbas hårt. Likaså kan kostnader för exempelvis miljöuppföljning, rehabilitering av fåglar, restaurering av förstörda ekosystem eller informationskampanjer uppstå. För dessa utgifter finns det möjlighet att söka ersättning direkt hos skadevällaren eller från oljeskadefonden om utsläppet kommit från ett tankfartyg med beständig olja hemmahörande i land inom fondkonventionen⁵². Vanligtvis brukar MSB och KBV samordna sina anspråk på ersättning. MSB ansöker även normalt om kompensation för de kostnader som drabbade kommuner ersatts med.

14.6 Avveckling av materiel

Vid avveckling av saneringsarbetet ska den kommun som rekvirerat oljeskyddsmateriel från MSB:s oljeskyddsförråd ansvara för att den återställs. Materielen ska vara rengjord och i funktionsdugligt skick. Förstörd materiel och förbrukningsmateriel ska ersättas. Efter insatsen ska MSB ha en förteckning över materiel som använts och en redogörelse för erfarenheterna av insatsen.

¹⁴ 7 kap. 1 § förordningen om skydd mot olyckor

¹⁵ 7 kap. 1§ Lagen om skydd mot olyckor, LSO (2003:778)

15. Referenser

- ArtDatabanken, S. (2013). *Arter & naturtyper i habitatdirektivet*. ArtDatabanken SLU.
- Durinck, J., Skov, H., Jensen, F. P., & Pihl, S. (1994). *Important Marine Areas for Wintering Birds in the Baltic Sea*. Ornis Consult.
- EMS . (den 29 Juni 2021). *Emergency Managment Service*. Hämtat från <https://emergency.copernicus.eu/>
- EMSA a. (den 28 Juni 2021). *European Maritime Safety Agency*. Hämtat från <http://www.emsa.europa.eu/>
- EMSA b. (den 29 juni 2021). *EMSA Maritime Applications*. Hämtat från <https://portal.emsa.europa.eu/home>
- (u.d.). *HMI. (2919). Havsmiljöinstitutet rapport nr 2019:4, Kjell Larsson: Oljeutsläpp från fartyg i Sveriges närområde - vad visar statistiken?*
- IPOC. (den 28 Juni 2021). *Internationella oljeskadefonden/The International Oil Pollution Compensation Funds*. Hämtat från <https://www.kustbevakningen.se/granslos-samverkan/internationellt/iopc-fonder/>
- ITOPF. (den 28 Juni 2021). *International Tanker Owners Pollution Federation*. Hämtat från <https://www.itopf.org/>
- Länsstyrelserna a. (den 29 Juni 2021). *Digital Miljöatlas*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=e00b68a27e474926930a2197683733ea>
- Länsstyrelserna b. (den 30 Juni 2021). *Kontrollera Avfallstransportörer*. Hämtat från <https://www.kontrolleraavfallstransportorer.se/>
- MSB. (2004). *Allmänna råd och kommentarer om ersättning till kommuner för räddningstjänst och viss sanering*.
- MSB. (2010). *Saneringsmanual för olja på svenska stränder*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, publikationsnr MSB 0134–09.
- MSB. (2011a). *Oljepåslaget på Tjörn 2011 – En utvärdering av förberedelser, förmågor och hantering (MSB)*,. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27351.pdf>.
- MSB. (2011b). *Oljepåslaget på Tjörn 2011 - Uppföljande undersökning av oljeförorening i marin miljö 2011-2012*. Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap, <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1395279/FULLTEXT01.pdf>.
- MSB. (2014). Hämtat från Sveriges strategi för oljeskadeskydd – Underlagsrapport (MSB): <https://rib.msb.se/filer/pdf/27383.pdf>
- MSB. (2020). *Riskbild för oljeolyckor till sjöss - En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna*. ISBN: 978-91-7927-084-1.

- MSB a. (den 29 06 2021). *Kommunens Oljeskydd*. Hämtat från <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/cbrne/oljeskadeskydd/kommunens-oljeskadeskydd/>,
- MSB b. (den 29 juni 2021). *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap databas med information om farliga ämnen och deras fysikaliska data*. Hämtat från <https://rib.msb.se/>
- MSB c. (den 29 Juni 2021). *Information om Copernicus EMS*. Hämtat från <https://gisapp.msb.se/apps/kartportal/CopernicusEMS/1index.html>,
- MSB d. (den 28 09 2021). *WIS via Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*. Hämtat från <https://www.msb.se/sv/verktyg--tjanster/wis/>
- Naturvårdsverket. (2011). *Sårbarhetsanalys för oljeutsläpp i Svenska vatten*. Naturvårdsverkets rapport 6410.
- NSO. (den 28 Juni 2021). *Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd*. Hämtat från <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/cbrne/oljeskadeskydd/>
- Sjöfartsverket a. (den 28 Juni 2021). Hämtat från Vind- och Vatteninformation (ViVa): <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/vind--och-vatteninformation-viva/>
- Sjöfartsverket b. (den 29 Juni 2021). *MSW Reportal*. Hämtat från <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/msw-reportal/>
- Sjöfartsverket c. (den 28 Juni 2021). *Kartvisarefyren*. Hämtat från <https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>,
- SMHI a. (den 29 Juni 2021). *SeaTrack Web*. Hämtat från <https://stw.smhi.se/>
- SMHI b. (Juni 28 2021). *Iskarta*. Hämtat från <https://www.smhi.se/vader/observationer/is-till-havs#ws=wpt-a,proxy=wpt-a>
- SMHI c. (den 28 Juni 2021). *Hasvattenstånd och vågor*. Hämtat från <https://www.smhi.se/vader/prognoser/vattenstand-och-vagor#ws=wpt-a%2cproxy>
- Transportstyrelsen. (den 29 Juni 2021). *Maritime Assistance Service (MAS)*. Hämtat från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Olyckor-och-tillbud/Maritime-Assistance-Service-MAS-/>