

NATIONELLT STÖD

FÖR BEREDSKAPSPLANERING AV MARITIMA OLYCKOR MED UTSLÄPP AV OLJA

Innehåll

FÖR BEREDSKAPSPLANERING AV MARITIMA OLYCKOR MED UTSLÄPP AV OLJA	1
1. INLEDNING	4
1.1 Syfte och mål	4
1.2 Målgrupp	4
1.3 Framtagande och vidareutveckling	5
1.4 Läsanvisning	5
1.5 Juridiska grunder	6
1.6 Definitioner	7
2. RISKBILD OCH DIMENSIONERANDE SCENARION	8
2.1 Sammanfattning av nationella riskbilden.....	9
2.2 Dimensionerande scenarier	10
3. ROLLER OCH ANSVAR.....	13
3.1 Gemensamma grundprinciper	13
3.1.1 Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan	14
3.2 Kommunen.....	15
3.3 Länsstyrelsen	16
3.4 Kustbevakningen.....	17
3.5 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	18
3.6 Sjöfartsverket.....	19
3.7 Transportstyrelsen	19
3.8 Havs- och vattenmyndigheten	20
3.9 Naturvårdsverket	20
3.10 Jordbruksverket	20
4. FÖRBEREDELSE, PLANER OCH BEREDSKAP	21
4.1 Utgångspunkter	21
4.2 Ansvarsprincipen gäller men kräver en pragmatisk hållning.....	22
5. NATIONELL INRIKTNING FÖR UTBILDNING OCH ÖVNING INOM SVENSKT OLJESKADESKYDD	23
5.1 Syfte och omfattning	24
5.2 Mål	24
5.3 Gemensam planering	24
5.4 Gemensamt genomförande	24
5.5 Gemensam uppföljning och lärande.....	25
5.6 Utbildning – länsstyrelsernas ansvar med stöd av MSB	25
5.7 Övning – Kustbevakningens ansvar	26

5.8	Nationell konferens för oljeskadeskydd – plattform för samordning och förmågeutveckling	26
5.9	Genomförande och nästa steg	26
6.	UPPTÄCKT OCH LARM.....	29
7.	UNDER RÄDDNINGSTJÄNSTFASEN	31
7.1	Till sjöss.....	32
7.2	På land	32
7.3	Till sjöss och på land tillsammans	37
7.3.1	Lägesbild och samordning av insatsen	37
7.3.2	Oljeskadat vilt – integrerad hantering	41
7.3.3	Gemensam extern kommunikation om händelsen	43
8.	EFTER RÄDDNINGSTJÄNSTFASEN.....	44
8.1	Sanering och avfallshantering	44
8.2	Dokumentation, kostnader och ersättning	46
8.3	Miljöuppföljning	47
8.4	Utvärdering och erfarenhetshantering.....	48
9.	NATIONELLA STÖD OCH VERKTYG.....	49
9.1	SeaTrack Web (STW)	50
9.2	Digital Miljöatlas.....	51
9.3	Miljöjouren – Havs- och vattenmyndighetens operativa stöd.....	51
9.4	MSB:s operativa stöd.....	52
9.5	Saneringsmanual.....	53
10.	BILAGOR:	54
	Bilaga 1: Beskrivning av Kustbevakningens dimensionerande scenarion. Oljeutsläpp stor och mellan händelse	54
	Bilaga 2: Fördjupning om juridiska grunder.....	56
	Bilaga 3: Förkortningar, definitioner och översättningar	57
	Bilaga 4: Internationella samarbeten och avtal	66
	Bilaga 5: Provtagning av olja och andra skadliga ämnen	67

1. Inledning

1.1 Syfte och mål

Detta nationella stöd för beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja syftar till att på övergripande nivå skapa förutsättningar för aktörer, både enskilt och tillsammans, ska kunna agera vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen¹.

Dokumentet ska läsas som en gemensam inriktning för vad aktörer på alla nivåer i det svenska beredskapssystemet bör kunna hantera – vilka insatser som kan bli aktuella och vilka aktörer som kan involveras – snarare än en detaljerad beskrivning av hur det ska göras.

Stödet redogör inte i detalj för enskilda organisationers förutsättningar, vad det innebär att leda eller vilken specifik förmåga som krävs för att lyckas med det. Däremot kan dokumentet användas som stöd i sådan planering hos respektive aktör.

Syftet är att skapa en gemensam förståelse för vilka typer av olyckor som ska kunna hanteras och vilka frågor som är viktiga att beakta för att kunna arbeta tillsammans över ansvarsgränser.

Den gemensamma målbilden är att så effektivt som möjligt minimera konsekvenserna av en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar nå land. För att nå dit behöver vi:

- samverka nära och samordna våra gemensamma resurser, och
- vara proaktiva och agera utan oro för att göra fel.

För att hantera storskaliga utsläpp till sjöss med påslag på land krävs att berörda aktörer agerar tillsammans. Den övergripande hanteringen måste därför utgå från en gemensam förståelse- att vi svarar på olyckan som om det vore en gemensam insats.

1.2 Målgrupp

Detta stöd riktar sig särskilt till kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på ett eller annat sätt involveras vid ett en omfattande maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar slå på land. Det är också relevant för andra aktörer som kan bidra till att hantera konsekvenserna –

¹ Se definitioner under kap. 1.4.2

exempelvis saneringsaktörer, civila intresseorganisationer samt experter och kompetensbärare inom området.

Fokus ligger på aspekter som är specifika för området oljeskadeskydd och information som rör fler än en myndighet eller aktör.

1.3 Framtagande och vidareutveckling

Stödet har tagits fram av Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) med konsultstöd från 4C Strategies. Arbetet har upphandlats av Kustbevakningen och finansierats genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) anslag 2:4 Krisberedskap.

MSB är sammanhållande av NSO där Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelserna och Sveriges Kommuner och Regioner ingår.

I likhet med andra NSO-gemensamma dokument kommer detta stöd att revideras löpande, i takt med att behov uppstår eller relevanta kapitel och arbeten uppdateras inom det svenska oljeskadeskyddet. Det ska ses som ett gemensamt, levande stöd. Ändringsförslag kan lämnas till MSB.

1.4 Läsanvisning

Detta stöd för beredskapsplanering omfattar områden som bedöms vara relevanta för flera aktörer och följer händelseförloppet vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar nå kusten.

Kapitlen 1–4 beskriver förutsättningarna före en händelse – det vill säga de delar som utgör grunden för planering, förberedelser och beredskap. Som grundläggande förutsättningar beskrivs juridiska grunder, aktörernas roller och ansvar och den aktuella riskbilden. Därefter beskrivs vilka förberedelser som behöver göras för att möjliggöra en effektiv hantering och vilka stöd och verktyg som finns. Det finns mycket hjälp att tillgå, nationellt likväl som internationellt både för bekämpning och sanering.

Kapitlen 5–7 följer en kronologisk ordning under en händelse och beskriver hur hanteringen utvecklas över tid. Observera att faserna kan överlappa i tid och se olika ut för olika aktörer. Räddningstjänst och sanering pågår exempelvis ofta parallellt.

Kapitel 8 samlar beskrivningar av nationella stödresurser och verktyg, medan bilagor innehåller fördjupad information, definitioner och exempel.

Genom hela dokumentet finns särskilt markerade textavsnitt:

💡 Tipsrutor – uppmärksammar praktiska råd och erfarenhetsbaserade rekommendationer.

! Vägledning – lyfter särskilt viktiga frågor och inspirerar till åtgärder för att gemensamt stärka beredskapen.

Dokumentet ska fungera som ett samlat stöd både för strategisk och operativ planering, från förmågeplanering till avslutad insats.

1.5 Juridiska grunder

Samhällets krav på beredskap och insatser för maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen berörs i flera lagrum. Vissa lagar och förordningar bygger på internationella överenskommelser och direktiv som Sverige förbundit sig att följa och omfattar detaljerade föreskrifter som reglerar många relevanta frågor. Även mera övergripande miljölagstiftning och ett antal olika sektorlagar kan vara tillämpliga för speciella och särskilda problem sett till varje enskild situation och olycka.

Syftet med beredskapsplaneringen är att komplettera de juridiska grundförutsättningarna och förekommande förberedande planer i övrigt, exempelvis handlingsprogram enligt lag om skydd mot olyckor (LSO) och oljeskyddsplaner.

Kunskap om de juridiska grunderna är viktiga förutsättningar för aktörernas agerande, men det är också viktigt att visa handlingskraft om någon viktig åtgärd inte tydligt ligger inom någon aktörs ansvarsområde.

Enligt den nationella risk- och sårbarhetsbedömningen omfattar en maritim olycka större incidenter som inträffar oavsiktligt, till följd av misstag eller vårdslöshet, men också avsiktligt i form av antagonistiska angrepp. Även andra bakomliggande orsaker som tekniska fel, bränder, naturhändelser eller en kombination av dessa kan orsaka en maritim olycka². Ansvaret för att hantera maritima olyckor regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor³. I detta dokument används ibland begreppet ”händelse” som ett samlat begrepp för olyckor och incidenter.

Begrepp *räddningstjänst* är centralt i denna plan, och med räddningstjänst avses i LSO de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ansvarar för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, miljön eller egendom. Staten eller en kommun ansvarar för räddningsinsatser endast om detta är motiverat med hänsyn till behovet av ett

² [Nationell risk- och sårbarhetsbedömning \(NRSB\) 2025 | MSB](#)

³ [Lag \(2003:778\) om skydd mot olyckor | Sveriges riksdag](#)

snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt. En räddningsinsats påbörjas när dessa fyra kriterier är uppfyllda, och avslutas när så inte längre är fallet. Räddningsledaren tar beslut om när räddningsinsatsen avslutas, men generellt upphör räddningsinsatsen när den inte längre kan hindra eller begränsa ytterligare skador.

Vid maritima olyckor med utsläpp av olja och andra skadliga ämnen innebär detta att själva räddningsinsatsen kan upphöra när oljan kommit i land och fastnat på klippor, stränder eller vegetation, det vill säga när skadan inte längre blir tydligt förvärrad utan är mer eller mindre statisk.

Det är dock viktigt att poängtera det fortsatt kan vara en överhängande fara för nya påslag så länge det finns olja eller andra skadliga ämnen i vatten eller på land. Exempelvis kan förändrat väder och vattennivåer riskera förflytta oljan ut i havet igen och återkontaminera andra ytor. Då kan en avslutad räddningsinsats behöva påbörjas på nytt. Ett omfattande oljepåslag kan alltså pågå under lång tid jämfört med många andra räddningsinsatser.

För en fördjupande diskussion kring juridiska frågor se bilaga 2: Juridiska grunder och Roller och ansvar vid fartygsolyckor med förorening till sjöss (FOI, 2023⁴).



Det är allas ansvar att agera proaktivt vid en maritim olycka med ett utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag. Agera tillsammans för att hantera händelsen så effektivt som möjligt!

1.6 Definitioner

För att möjliggöra effektiv samverkan krävs ett gemensamt språk – både mellan svenska aktörer och i den internationella kontext där många insatser till sjöss sker. Det är därför viktigt att centrala begrepp förstås och används konsekvent, oavsett sektor eller nivå. Till sjöss är engelska ofta arbetsspråk, och flera termer har etablerad internationell användning.

I bilaga 3 finns en ord- och begreppslista med centrala begrepp som stöd för gemensam förståelse i planering och operativt arbete som är av relevans för detta dokument.

⁴ Se rapport: <https://rib.msb.se/filer/pdf/30395.pdf>. Se även Pär Erikssons rapportpresentation från NSO konferensen 2023: [3. Analys av roller och ansvar - YouTube](#)



Termsamling

De centrala begreppen och termerna inom området samverkan och ledning finns beskrivna i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps metodstöd för gemensamma grunder.

[Termbank MSB2484](#)

Begreppet *olja* avser i juridisk mening råolja och petroleumprodukter, det vill säga mineraloljor i vid bemärkelse. Alla mineraloljor är att betrakta som skadliga ämnen. Vegetabiliska oljor kan däremot hamna under kategorin *andra skadliga ämnen*. Begreppet *olja* blir successivt mer diffust i takt med att fossila kolväten blandas ut i syfte att minska klimatpåverkan.

I denna kontext avgränsas *andra skadliga ämnen* till ämnen med oljeliknande egenskaper, det vill säga kemikalier som kan bekämpas och saneras med motsvarande metoder. I detta dokument samlas *olja* och *andra skadliga ämnen* ibland under begreppet *förorening*.

Ett konkret exempel på *annat skadligt ämne* är tallolja. MSB har beviljat ersättning för en kommunal saneringsinsats enligt LSO efter en tankrengöring till sjöss som ledde till att ett utsläpp av tallolja hamnat på stranden⁵.

Oljeskadeskydd är Sveriges gemensamma förmåga att hindra och hantera olyckor som innefattar utsläpp av *olja*. I detta dokument tolkas *oljeskadeskydd* brett och omfattar även beredskap för *förorening* från även *andra skadliga ämnen*.

2. Riskbild och dimensionerande scenarion

För att kunna dimensionera förmågan krävs god kunskap och analys av riskbilden. Att bygga förmåga tar tid, och när omvärldsutvecklingen förändras snabbt uppstår lätt gap mellan behov och kapacitet. Sådana gap finns idag och behöver aktivt tätas, bland annat kopplat till framväxten av rysk skuggflotta, nya bränsletyper, ökade transporter av farliga ämnen (HNS) och andra nya hot.

Ökad användning av tjockolja och skrubberteknik visar på vikten av att vidmakthålla och utveckla traditionella beredskapsresurser för olycksorsakade

⁵ Roslagskusten drabbades av ett större utsläpp av tallolja i mars 2021.

utsläpp. Det osäkra omvärldsläget med bristande sjösäkerhetssamarbete och den ryska skuggflottans nyttjande av tankfartyg av lägre standard accentuerar ytterligare behovet av samarbete och gemensam kapacitetsutveckling.

HELCOM⁶ konstaterar att *“the present preparedness concept is not sufficient to adequately prevent and/or mitigate major disasters for the marine environment as well as for the coastal environment”*. Den bedömningen gäller även för Sverige och understryker behovet av att fortsatt stärka beredskapen.

NSO uppdaterar med några års mellanrum en nationell riskbild för oljeolyckor till sjöss i syfte att förse aktörerna med en aktuell kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora insjöarna. Rapporten utkom senast i november 2025 och kapitlet nedan är ett utdrag av dess sammanfattning⁷.

2.1 Sammanfattning av nationella riskbilden

Riskbilden för oljeutsläpp till sjöss avgörs i hög grad av sjöfartens omfattning. Sjötrafikstatistik och erfarenheter från maritima utsläppsoolyckor internationellt och i Sverige har därför analyserats för att identifiera aktuella trender. Oljeutsläpp till havs är i första hand ett hot mot den akvatiska miljön, men för de stora sjöarna är utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen i högre grad relaterade till hotet mot vattentäkter för samhällsviktig dricksvattenproduktion till miljontals invånare.

Även utsläppsrisker relaterade till andra aktiviteter än sjöfart, exempelvis havsbaserad vindkraft berörs, men fokus riktas mot sjöfartsrelaterade oljeutsläpp. Traditionellt delas de senare in i tre övergripande huvudkategorier. För de respektive kategorierna kan det aktuella riskbildsläget kortfattat sammanfattas enligt nedan:

Tankfartygsolyckor med utsläpp av last – Denna olyckstyp sker sällan men utsläppskvantiteterna blir ofta stora (se kap 1.4.1) och konsekvenserna därmed mycket omfattande. Internationellt har denna kategori sedan 80-talet visat på en stadigt avtagande trend, som sedan ett tiotal år legat på en stabil nivå, men som senast åren haft en mindre ökning. En rad internationellt överenskomna reglerande åtgärder har samverkat till att göra tankfartygssegmentet till den säkraste fartygstypen. Svenska vatten har varit förskonade från stora tankfartygsutsläpp, men idag bedöms trafiken med den ryska skuggflottans oljetankfartyg utgöra en hög tillkommande risk.

Operationella oljeutsläpp – Utsläpp av oljeförorenat länsvatten och oljerester var förr en vanlig orsak till nedsmutsande föroreningar i Östersjön och

⁶ Mer info om HELCOM Östersjösamarbete + länk

⁷ Länka till rapporten när den är klar och till NSO konferensen filmade presentationer (2024 och 2025)

Västerhavet. Utsläppskvantiteterna var i regel små och konsekvenserna av enskilda utsläpp därmed begränsade. Denna utsläppstyp har genom skärpta krav och övervakning stadigt minskat men ännu inte upphört helt. Fortfarande är vissa typer av operationella utsläpp tillåtna exempelvis av biooljor och lastrester efter tankrengöring av kemikalietankfartyg. Denna typ av utsläpp av förorenat tankspolvatten ger också skadliga miljöeffekter och skärpta regler har getts hög prioritet för fortsatta åtgärder och regelutveckling.

Utsläpp av last- och fartygsbränslen med andra fysikaliska egenskaper, såsom tallolja eller andra biologiska och vegetabiliska ämnen, kan vara svårare för aktörer som Kustbevakningen att identifiera från luften vilket kan göra det svårt med korrekta driftprognoser⁸.

Fartygsolyckor – Grundstötnings- och kollisionsolyckor som leder till utsläpp genom skador på fartygens bränsletankar är alltfjämt relativt vanliga i våra havsområden och olycksstatistiken visar ingen tydlig minskande trend. Tidigare utpekade segment av små bulkfartyg som överrepresenterade förefaller inte längre lika tydlig, men äldre fartyg med bränsletankar direkt mot bottenplåten är sårbara vid grundstötning. Nya typer av fartygsbränslen, exempelvis hybridoljor har visat sig vara svåra att omhänderta vid utsläpp. Vidare har den idag ökande användningen av skrubberteknik och traditionellt tjockoljebränsle, påtagligt ökat riskerna för skadliga utsläpp.

På sikt väntas en rad nya typer av fartygsbränslen och fossilfria alternativ också bidra till förändrade förutsättningar för traditionellt oljeskyddsarbete, utrustning och beredskapsplanering. Den viktigaste riskpåverkade faktorn i dagsläget bedöms dock vara kopplad till det osäkra omvärldsläget med risker relaterade till skuggflottans oljetransporter och eventuell eskalering av antagonistiska aktiviteter.

2.2 Dimensionerande scenarier

För att underlätta samverkan mellan insatser till sjöss och på land, samt skapa en gemensam förståelse för vad en maritim olyckshändelse innebär, är det viktigt att alla aktörer känner till hur Kustbevakningen bedömer och benämner olika händelsetyper. Dessa utgör också grunden för Kustbevakningens egen riskanalys och beredskapsplanering. Det finns i dagsläget ingen motsvarande struktur för

⁸ Se rapport från Havsmiljöinstitutet, Kjell Larsson: [Effekter av utsläpp av vegetabiliska oljor och andra biobaserade oljor och bränslen från tankfartyg på marint liv](#)

händelsebeskrivning ur ett landbaserat perspektiv. Beskrivning av dimensionerande scenarion finns att läsa i bilaga 1.

Stora händelser, enligt Kustbevakningens definition, kräver nära internationell samverkan och gemensam hantering – både till sjöss och på land. Även vid mellanstora händelser kan det finnas behov av att snabbt fylla på med expertis eller särskilda resurser från andra länder. Eftersom stora händelser inträffar sällan saknas praktisk erfarenhet inom Sveriges närområde, vilket gör övning avgörande för att kunna förbereda en effektiv hantering.

Den internationella beredskapen samordnas och övas regelbundet, exempelvis inom ramen för HELCOM (Östersjöregionen) och Köpenhamnsavtalet (Norden). Aktörer på land har ofta möjlighet att delta i dessa internationella övningar, antingen som deltagare eller observatörer, med fokus på stora händelser.

Mer information om internationellt stöd och nyckelaktörer finns i bilaga 4.

Händelsetyp	Beskrivning	Uppskattad frekvens	Dimensionerande scenarion
Stor händelse	Händelsen hanteras av flera enheter och personella och materiella resurser måste tillföras. Ett exempel kan vara ett stort oljeutsläpp, när flera lastbärare är involverade, vid en kemikalieinsats eller en kombination av dessa. Insatsen bedöms pågå > 72 timmar	Vart 25:e år	tankfartyg, utsläpp av last $\leq$ 10 000 ton råolja torrlastfartyg, utsläpp av bunker 100–600 ton passagerar-/fordon och passagerarfartyg (RoPax)/containerfartyg, utsläpp av bunkerolja 100–2500 ton och lastbärare $\leq$60ton förlist fartyg <40 meter djup förlorat gods <100 meter djup.
Mellan-händelse	Händelsen kan hanteras med en eller två enheter om mindre personella och materiella resurser tillförs ombord från andra enheter eller från land. Insatsen bedöms pågå 24–72 timmar.	Vart 5:e år	fartyg <110 m längd, utsläpp av bunkerolja $\leq$100 ton tankfartyg <110 m längd, utsläpp av produkt $\leq$200 ton
Liten händelse	Händelsen kan hanteras av ordinarie besättning och befintlig utrustning ombord när det bedöms vara en kortvarig insats. Insatsen bedöms pågå $\leq$ 24 timmar.	Varje år	passagerarfartyg för skärgårdstrafik kör på grund mindre arbetsfartyg eller fiskebåt kör på grund fritidsbåt överbunkring utsläpp från hydraul- eller andra däcksmaskiner.

3. Roller och ansvar

3.1 Gemensamma grundprinciper

Det nationella stödet lutar sig mot de tre välkända principer som finns inom krishantering⁹:

- **Ansvarsprincipen** – Den som har ansvar för en verksamhet i normala situationer behåller sitt ansvar även vid en kris.
- **Likhetsprincipen** – Verksamheter ska fungera så likt det normala som möjligt även under en kris.
- **Närhetsprincipen** – En kris ska hanteras där den uppstår och av de som är närmast berörda.

Utöver dessa tre grundprinciper har även en fjärde princip, handlingsprincipen, kommit att utvecklas till följd av flera erfarenheter av krishantering i samhället¹⁰. Även om principen ännu inte är fullt etablerad kan den anses som ett komplement till ansvars-, likhets- och närhetsprincipen.

Begreppet *handlingskraft*, som ligger nära handlingsprincipen, föreslås även ingå som ett grundläggande förhållningssättet i Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan¹¹. I korthet innebär det att upprätta en norm av att aktörerna ska arbeta proaktivt och agera beslutsamt innan situationen blir ett problem och som medel för att uppnå målen för det civila försvaret.

Handlingsprincipen – Vid en kris ska aktörerna agera proaktivt och vidta nödvändiga åtgärder även i osäkra situationer med brist på information.

Vid maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som slår på land måste samhällets samlade resurser användas effektivt. Kommuner och de statliga myndigheterna som har ansvar enligt LSO att planera för insatser och samordna verksamheten och samarbeta med varandra likväl som med andra.

Kustbevakningen har ansvar för miljöräddning till sjöss och har ett stort ansvar i att tidigt söka samordning med andra aktörer och dela initiala lägesbilder, tillsammans med exempelvis Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Efterhand kan arbetet med att åstadkomma samordning drivas av andra, såsom Länsstyrelsen.

⁹ Läs mer om [Det svenska civila beredskapssystemet](#) på MSB.se

¹⁰ Se resonemang av handlingsprincip: [Ansvar, samverkan, handling : åtgärder för stärkt krisberedskap utifrån erfarenheterna från skogsbranden i Västmanland 2014 \(Ju2015/1400/SSK\)](#); se även MSB: [Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv](#)

¹¹ Handlingskraft som grundläggande förhållningssätt: [Microsoft Word - Vad menas med proaktivitet och handlingskraft](#)



Samverkan

God samverkan i en händelse är ett gemensamt ansvar för statliga och kommunala aktörer. Utan tidigt initierad samverkan har inte berörda aktörer möjlighet att agera i tid och effektivt bidra till insatsen.

Det är viktigt att ansvarsgränser inte utgör hinder för genomförandet av effektiva insatser!

3.1.1 Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan

Metoder och verktyg för att etablera en effektiv samverkan kan hämtas från Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps metodstöd *Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan*¹².

Gemensamma grunder är ett ramverk för aktörer i syfte att göra det enklare att samverka med varandra, dela lägesbilder, samt åstadkomma gemensam inriktning och samordning inför och under samhällsstörningar i fredstid och under höjd beredskap. För bästa effekt bör samtliga aktörer arbeta enligt samma principer och öva dem regelbundet, enskilt och tillsammans. Ramverket utgör en bra basplatta för gemensam förståelse.

Några viktiga principer för samverkan vid ett initialt skede av maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag är:

- **Etablera en samordnad ledning utifrån händelsen:** Etablera en tydlig ledningsstruktur utifrån rollerna som baseras på insatsens omfattning och typ av händelse.
- **Skapa klarhet i roller:** Identifiera och kommunicera de lagstadgade ansvarsområdena för varje aktör (exempelvis Kustbevakningen, kommunens ansvar gällande miljö, kommunal räddningstjänst, MSB, Sjöfartsverket, m.fl.).
- **Kommunikationskanaler och samordning:** Använd standardiserade och övade kommunikationsvägar för att minska missförstånd. Samordna kommunikationen för bibehållen trovärdighet.

¹²Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan:
<https://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/gemensamma-grunder--ramverk-for-ledning-och-samverkan/>

- **Skapa en gemensam målbild och inriktning:** Förmåga och mandat att definiera gemensamma mål för insatsen, exempelvis att minimera miljöskador, skydda mänskligt liv och säkerställa snabb återställning.

I följande delkapitel beskrivs aktörernas roll och ansvar när det gäller planering och åtgärder vid maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.

3.2 Kommunen

Kommunen har geografiskt områdesansvar på lokal nivå och har många frågor inom sitt ansvarsområde vid ett utsläpp. Kommunerna ser många gånger olika ut vad gäller storlek, organisation och samverkansformer.

Kommunallagen möjliggör att kommuner kan organiseras och samverka i olika former. För kommunal räddningstjänst förekommer ofta samarbeten genom kommunalförbund, civilrättsliga avtal eller gemensamma nämnder. År 2025 fanns det 140 organisationer för kommunal räddningstjänst i Sveriges 290 kommuner. 111 kommuner har kust mot statligt vatten.

Motsvarande samarbeten finns inom andra områden, exempelvis miljöförbund, men är inte lika vanligt förekommande. Viktig miljökompetens i kommunen är exempelvis miljösamordnare, miljöstrateger och kommunbiologer eller kommunekologer som också kan ha sina tjänster inom andra förvaltningar än miljöförvaltningar.

En kommuns räddningstjänst, eller flera kommuners gemensamma räddningstjänstorganisation har ansvar för räddningstjänst i de insjöar och vattenområden som inte omfattas av statlig räddningstjänst. Vattenområden som den kommunala räddningstjänsten ansvarar för anges i kommunens handlingsprogram enligt LSO.

De kommunala räddningstjänsterna samverkar också i gemensamma räddningsledningssystem. En viktig del i räddningsledningssystemen är räddningscentralerna som tar emot larm, tilldelar resurser och skapar förutsättningar för räddningsinsatserna. År 2025 fanns det 18 räddningsledningssystem i Sverige¹³.

I detta stöddokument används benämningen kommunal verksamhet för övriga delar som kommunen kan komma att hantera, utöver kommunala räddningsinsatser. När texten syftar på räddningsinsatser enligt 1 kap 2 § LSO som

¹³ MSB, Räddningsledningssystem: <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/raddningstjanst-och-raddningsinsatser/samverkan-och-ledning-for-raddningstjanst/karta-over-landets-ledningssystem/>

kommunens organisation för räddningstjänst utför, så benämns detta kommunal räddningstjänst.

Olja och andra skadliga ämnen som hotar att nå stränder betraktas normalt som skäl för räddningstjänst och lämpliga åtgärder handlar då bland annat om att förhindra spridning och förhindra eller minska miljökonsekvenser.

Om utsläppet nått stranden och skadan inte kan förvärras genom ytterligare spridning är insatsen en fråga om sanering. Sanering regleras av 10 kap. 2 § miljöbalken (1998:808) och är i första hand en miljöfråga eftersom saneringsinsatserna utgör en återställning av miljön. Kommunerna har en nyckelroll vad gäller inriktning och prioritering av områden att sanera, utifrån den kunskap som finns om skyddsvärda områden.

Kommunen har inget formellt ansvar för att utföra saneringsinsatser, men kan inom ramen för kommunallagen välja att ta på sig uppgiften om det bedöms ligga i allmänhetens intresse. Även praktisk hantering av föroreningsskadat och dött/avlivat vilt ingår i begreppet sanering. Kommunens ansvarar för tillsyn enligt Miljöbalken. Det innebär exempelvis att det är kommunernas myndighetsnämnder som beslutar om när ett område är tillräckligt sanerat. Kommunerna hanterar även frågor kopplat till strandskyddet, i områden där frågan inte ligger på länsstyrelsen.

3.3 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har geografiskt områdesansvar på regional nivå inför och vid en krissituation, vilket i sammanhanget är en större maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som kan påverka regionen.

Vid en krissituation ska länsstyrelsen kunna upprätta en ledningsfunktion för samordning och information, verka för gemensam inriktning, ansvara för regional lägesbild och vara en sammanhållande funktion mellan olika aktörer som eventuellt omfattas av olyckan.

Omfattande maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen kommer sannolikt få betydande konsekvenser för miljön, samhället och flera aktörer på lokal, regional och nationell nivå. I sådana situationer har länsstyrelsen ett särskilt ansvar att samordna regional krishantering och att tillhandahålla en aktuell och samlad lägesbild.

Därför kommer länsstyrelsen med stor sannolikhet kalla berörda aktörer till en regional samverkanskonferens. Deltagare är exempelvis kommuner, Kustbevakningen, kommunala räddningstjänster och grannlän. Syftet med samverkanskonferensen är att aktörerna tar del av samma information, upprättar

kontaktvägar och skapar bättre möjlighet till att förbereda relevanta åtgärder i syfte att lindra konsekvenserna- och hantera ett eventuellt utsläpp.

Länsstyrelsen ger tillsynsvägledning till kommunerna enligt Miljöbalken och stöd i frågor som skydd av djurlivet (vilda djur), fiske, naturvård och farligt avfall. Länsstyrelsen är även tillsynsmyndighet och tillståndsmyndighet för flera frågor som ofta blir aktuella i samband med olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, så som beträdandeförbud, vattenverksamhet, terrängkörning, tillstånd för mellanlagring och transport av farligt avfall, djurskydd (tamdjur) och dispenser för åtgärder i av staten skyddade områden utifrån 7 kap. Miljöbalken.

Vid särskilt omfattande räddningsinsatser kan det uppstå situationer där civilområdesansvariga länsstyrelser enligt LSO bör överväga att ta över räddningstjänstansvaret från berörda kommuner. Detta är ett beslut som fattas i samverkan med deltagande aktörer.

Ett övertagande aktualiseras när insatsen ställer krav på ledning, samordning och uthållighet som överskrider den lokala förmågan. Det kan exempelvis röra sig om olyckor där kommunerna har begränsad kapacitet att leda insatsen på ett ändamålsenligt sätt, eller där samverkan mellan kommuner och statliga myndigheter är otillräcklig. Om kommunerna saknar överblick över tillgängliga resurser, eller inte har tillgång till de resurser som krävs för att hantera insatsen, kan detta ytterligare motivera ett övertagande¹⁴.

3.4 Kustbevakningen

Kustbevakningen är ansvarig för den statliga miljöräddningstjänsten när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet. Ansvaret gäller inom Sveriges sjöterritorium samt ekonomiska zon och för de större insjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. Denna skyldighet regleras i 4 kap. 5 § LSO och benämns miljöräddningstjänst till sjöss som är en statlig räddningstjänst.

Miljöräddningstjänst till sjöss innebär att Kustbevakningen har ansvar för att hålla förmåga och planera för insatser och ha resurser såsom exempelvis övervakningsflyg, miljöskyddsfartyg, materiel som länsor, olika typer av upptagningssystem för att kunna ta upp utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen ur vattnet. Kustbevakningen kan i syfte att begränsa utsläpp, nödläktra olja från nödställt fartyg till egna fartyg, brandbekämpa till sjöss samt nödbogsera nödställda fartyg.

¹⁴ Exempel på övertagande av kommunalt räddningstjänstansvar var under skogsbränderna i Västmanland 2014 och Ljusdal 2018.

Kustbevakningen genomför dessutom miljöövervakning med flyg och fartyg för exempelvis bedömning av utsläpp och provtagning av utsläppt olja. Myndigheten kan genomföra oljedriftprognoser för att förutspå vart den utsläppta oljan kan ta vägen. Kustbevakningen är kontaktpunkt för internationell assistans till sjöss vid miljöräddning.

Kustbevakningen utreder brott vid utsläpp till sjöss, medan Polismyndigheten ansvarar för att utreda brott vid utsläpp från land, hamnar eller insjöar – med undantag för Vänern, Vättern och Mälaren där Kustbevakningen ansvarar för brottsutredning.

Kustbevakningen har utöver miljöräddningsansvaret till sjöss även till uppgift att bedriva övervakning till sjöss och ordningshållning i sjötrafiken samt utöva tillsyn och kontroll inom bland annat fiskeri, tull, gräns, sjösäkerhet och sjötrafik. Kustbevakningen förebygger och utreder även vissa brott i maritim miljö utöver miljöskador.

3.5 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Vid omfattande och komplexa olyckor, kriser och andra större händelser kan MSB bistå med stöd inom flera områden. Exempelvis inom samverkan och ledning, inriktning och samordning, samverkanskonferenser och resurssamordning. När kommunens och regionens egna resurser inte räcker till har MSB även förstärkningsresurser som kan ställas till förfogande. Stödet till en drabbad aktör anpassas utifrån det behov som uppstår i det akuta skedet.

Det finns särskild materiel för bekämpning av förorening i strandnära vatten och på land. MSB har strategiskt utplacerade depåer av resurser som syftar till att stödja och stärka förmågan att hantera och hindra ett oljeutsläpp som hotar den svenska kusten.

MSB är Sveriges kontaktpunkt mot EU:s civilskyddsmekanism, vilket innebär att myndigheten både tar emot förfrågningar och erbjuder hjälp till drabbade länder, samt vid behov förmedlar stöd från andra länder.

MSB kan som sammankallande aktör på central nivå se till att berörda myndigheter och aktörer får tillfälle att samverka och samordna åtgärder, samt säkerställa förutsättningar för nationell samordnad kommunikation. Detta kan exempelvis göras via nationella samverkanskonferenser eller i former av inriktnings- och samordningsfunktioner på central nivå.

MSB hanterar också ersättning för räddningsinsatser och sanering vilket beskrivs i kapitel 7.2.

3.6 Sjöfartsverket

I sin roll som infrastrukturhållare verkar Sjöfartsverket för att upprätthålla en hållbar maritim miljö, vilket innefattar både arbete för en högre sjösäkerhet och att främja miljöarbetet. Detta sker genom att Sjöfartsverket levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö vilket utförs genom lotsning, farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk verksamhet, sjömansservice samt sjö- och flygräddning.

Myndigheten ansvarar för nationella sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) och för efterforskning och räddning av människor. Att farlederna är säkra är inte minst viktigt vid oljetransporter längs Sveriges kuster och i de stora insjöarna Mälaren och Vänern.

Myndighetens ansvar för sjögeografisk information följer internationell standard och bidrar i hög grad till att minska risken för grundstötningar och kollisioner till havs, vilket även Sjöfartsverkets ansvar för sjögeografisk information och lotsning bidrar till.

3.7 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har ett övergripande ansvar för säker sjöfart och sjötrafik, men har även operativa uppgifter vid maritima olyckor. I samverkan med Kustbevakningen godkänner myndigheten hanteringsplaner för det skadade fartyget – till exempel åtgärder för stabilisering, nödläktring, bogsering eller anvisning till *skyddad plats*¹⁵.

Transportstyrelsen har utsett ett antal sådana skyddade platser (ofta större hamnar) längs kusten dit fartyg i behov av assistans kan dirigeras. Om ett fartyg i nöd ska föras till land ska beslutet tas i samverkan med berörd kommun, länsstyrelse och Kustbevakningen. När fartyget väl anländer tar kommunen över ansvaret för den övergripande händelsen.

Under en pågående maritim olycka kan Transportstyrelsen skicka ut inspektörer för att bedöma fartygens status och medverka i framtagande av bärgningsplaner. Dessa insatser sker med stöd av Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/places-refuge-ports_en



Skyddad plats – Place of Refuge (PoR)

Fartyg i nöd kan anvisas till en utsedd skyddad plats – detta gäller i hela EU. I akuta lägen fattar Transportstyrelsen beslut, i samverkan med kommunen och Kustbevakningen. När fartyget kommer i land övertar kommunen ansvaret för fortsatt hantering om det fortsatt behöver hanteras enligt LSO.

Exempel: branden ombord på Almirante Storni utanför Göteborg, december 2021

3.8 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten ansvarar bland annat för hållbart nyttjande av havsmiljön och miljöövervakning i kust och hav. Det gäller även den långsiktiga miljöuppföljningen efter utsläpp.

Havs- och vattenmyndigheten kan även bidra med expertstöd under hantering av utsläpp, till exempel hur ett oljeutsläpp till havs kan påverka miljön.

Havs- och vattenmyndigheten är ingen beredskapsmyndighet och har därför ingen tjänsteperson i beredskap (TiB) men blir gärna kontaktade i tidigt skede via funktionsmejl, som bevakas under kontorstid.

3.9 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket ansvarar för övergripande frågor som berör oljeskadat vilt och jakt men kan även bidra med expertstöd. Under hösten 2025 Naturvårdsverket kommer under senare delen av 2025 eller 2026 inkomma med en vägledning för oljeskadat vilt.

3.10 Jordbruksverket

Jordbruksverket har en liten roll vid olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen och ansvarar enbart för frågor kopplat till djurhållning och tillstånd för tvätt- och rehabilitering av oljeskadat vilt.

4. Förberedelser, planer och beredskap

Detta dokument ger en övergripande inriktning och behöver kompletteras med regionala, lokala samt organisationsspecifika beredskapsplaner, samt regelbunden utbildning och övning.

En viktig del av förberedelserna är att aktörerna har kunskap om varandras ansvar och roller, så att samarbete snabbt kan initieras vid en olycka och förväntningar mellan aktörer är tydliga. Det ingår även att skapa förutsättningar för att ta emot lägesbild och dela egen information.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har under lång tid försett kommunerna med särskilt stöd för beredskapsplanering inom området, den så kallade Kommunpärmen. Kommunpärmen har inte uppdaterats på många år och kommer att arkiveras efter fastställandet av detta dokument.¹⁶

Stödet till kommunerna blir inte lika detaljerat som tidigare. I stället uppmanas kommuner att ta stöd av varandras planer, som idag ofta håller mycket hög kvalitet. Genom detta gemensamma stöd för alla berörda aktörer är förhoppningen att skapa synergieffekter, underlätta samverkan och harmonisera beredskapsarbetet i landet¹⁷.

4.1 Utgångspunkter

Risken för oljeutsläpp är ojämnt fördelad över landet, och kustens beskaffenhet samt skyddsvärden varierar. Beredskapsplaneringen bör därför utgå från lokala och regionala förutsättningar.

Kommunen ansvarar för beredskap för olyckor inom sitt geografiska område, såsom hamnar, anläggningar och för lokala skyddsvärden. Detta ansvar omfatta planering, materiel och personal. Beredskapen ska stå i proportion till de lokala riskerna och skyddsvärdena.

Större olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen på statligt vatten, som drabbar kommunal kust, kräver en betydligt högre förmåga än vad enskilda kommuner kan eller bör upprätthålla. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har en nationell förstärkningsresurs kopplat till oljeskadeskydd för strandnära insatser. I ett läge när Sveriges resurser är otillräckliga kan

¹⁶ Länka till arkivet. Kunskap finns kvar i MBS RIB och går att hitta där.

¹⁷ [Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län](#). Se även: [Delregional Oljeskyddsplan Norra Bohuslän.pdf](#)

internationellt stöd efterfrågas. Den nationella förmågan bygger på internationell samverkan, både till sjöss och på land. Förmågan dimensioneras politiskt; även våra grannländer förlitar sig på Sveriges stöd vid större utsläpp.

4.2 Ansvarsprincipen gäller men kräver en pragmatisk hållning

När olja eller andra skadliga ämnen når land är de drabbade kommunerna ansvariga för sina insatser, som kan bli mycket omfattande både tidsmässigt och geografiskt. Lokala och regionala beredskapsplaner bör därför fokusera på att ta emot stöd och organisera arbetet på ett effektivt sätt – inte på att hantera hela uppgiften.

Jämfört med våra grannländer har svenska kommuner ett stort juridiskt ansvar. Det är dock orimligt att kräva av varje enskild kommun att upprätthålla den förmåga och kompetens som stora oljeutsläpp kräver. Därför behöver beredskapsplanering och förmågearbete lyftas till en regional nivå, och ske i samverkan med länsstyrelser, Kustbevakning och lokala nyckelaktörer.

Länsstyrelsens samordningsansvar omfattar hela länet, strandnära vatten och ända ut till territorialhavet. Planeringen bör därför inte utgå från gränsdragningen mellan kommunal och statlig räddningstjänst enligt LSO, som går vid strandlinjen. Grunda vatten och skärgårdsmiljöer ställer särskilda krav på samverkan mellan aktörer till sjöss och på land, och bekämpning behöver ofta ske samtidigt från både land och från vattnet. Även sanering bör inkluderas i länsstyrelsens samordning.

De befogenheter som finns inom LSO upphör i saneringsinsatsen, som per definition inte är akut och brådskande. För att underlätta övergången och en snabb uppstart av saneringsarbetet kan MSB vid behov bistå med rådgivning kring planering, organisering och ledning – exempelvis genom tillfälligt stabsstöd. MSB materiel är inte avsedd för saneringsfasen, även om viss materiel i praktiken kan vara användbar för ändamålet, i begränsad omfattning. Avtal om saneringstjänster bör därför tecknas i förväg eller upphandlas när regionala resurser är uttömda.



Räddningstjänst – behov av gemensam planering

En kommunal eller regional oljeskyddsplan bör tas fram i samverkan med berörda aktörer för att gemensamt resonera sig fram till hur utsläpp bäst hanteras i det aktuella geografiska området.

Planen bör bland annat tydliggöra övergripande mål, prioriterade respektive nedprioriterade skyddsvärden och val av taktik. Insatser behöver ofta överlappa och präglas av tanken att uppgiften ska lösas tillsammans!

5. Nationell inriktning för utbildning och övning inom svenskt oljeskadeskydd

Det förändrade säkerhetsläget och den ökade komplexiteten i vår omvärld ställer nya krav på Sveriges samlade förmåga att agera vid maritima olyckor med utsläpp av olja. I denna kontext blir utbildning och övning avgörande för att skapa handlingskraft, gemensam förståelse och förmåga till effektiv samverkan mellan aktörer på alla nivåer, från kommunal räddningstjänst till nationell samordning. Övnings- och utbildningsverksamheten ska därför inte enbart utveckla enskilda kompetenser, utan stärka systemförmågan, det vill säga hur olika aktörer tillsammans kan leda, samordna och genomföra insatser under pressade förhållanden.

Sedan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avslutade sitt tidigare övnings- och utbildningskoncept 2015 har strukturen för gemensamt lärande gradvis försvagats. Aktörerna övar visserligen var för sig, men utan en gemensam inriktning riskerar insatserna att bli punktvisa snarare än långsiktigt kapacitetsbyggande. Det finns därför ett tydligt behov av att återetablera en gemensam riktning och struktur för utbildning och övning inom det svenska oljeskadeskyddet.

I det önskade läget har Kustbevakningen ett tydligt ägarskap över den nationella övningsverksamheten, medan Länsstyrelserna ansvarar för de regionala utbildningsfrågorna, med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som stödjande nationell funktion för samordning och erfarenhetsåterföring. Denna fördelning skapar stabilitet, långsiktighet och tydlighet i det gemensamma arbetet för att stärka förmågan

Genom att tydliggöra roller och ansvar kan ett sammanhållet system byggas där Kustbevakningen, Länsstyrelserna, kommuner, MSB och andra berörda aktörer

bidrar med sina unika roller och kompetenser. På så sätt kan lärande, erfarenhetsåterföring och förmågeutveckling ske i en samlad, nationell struktur.

5.1 Syfte och omfattning

Syftet med den nationella inriktningen för utbildning och övning inom oljeskyddsverksamheten är att skapa en sammanhållen och långsiktig struktur för hur aktörer på lokal, regional och nationell nivå gemensamt utvecklar och vidmakthåller förmågan att hantera maritima olyckor med oljeutsläpp.

Inriktningen omfattar oljespecifik verksamhet som involverar flera aktörer och ska komplettera, men inte ersätta, respektive aktörs eget ansvar för utbildning och övning.

5.2 Mål

Målet med inriktningen är att skapa en gemensam struktur som säkerställer kontinuitet, kvalitet och enhetlig förmågeutveckling genom tydliga roller och ansvar i utbildning och övning.

En gemensam planeringsrytm och lärandecykel ska etableras för att knyta samman erfarenheter, planering och genomförande.

Den tydliga ansvarsfördelningen mellan Kustbevakningen (nationell övning), Länsstyrelserna (regional utbildning och övning) och MSB (samordnande och stödjande roll) ska bidra till långsiktig samordning och en sammanhållen nationell förmågeuppbyggnad.

5.3 Gemensam planering

Gemensam planering innebär att aktörer på lokal, regional och nationell nivå samverkar redan i planeringsfasen.

Planeringen ska bygga på gemensamma mål, riskbilder och förmågebehov och säkerställa att utbildning och övning speglar verkliga samverkanssituationer. Kustbevakningen och Länsstyrelserna ska särskilt samordna sina planer för att skapa kontinuitet, resurseffektivitet och en sammanhållen nationell struktur.

5.4 Gemensamt genomförande

Gemensamt genomförande innebär att samverkansövningar och utbildningar utformas och genomförs i nära samarbete, där deltagande aktörer övar eller utbildas tillsammans utifrån gemensamma scenarier och mål. Det handlar om att skapa realistiska och sammanhållna aktiviteter där roller och ansvar prövas i

helhet. Genom att öva och utbilda gemensamt stärks tilliten mellan aktörer, dubbelarbete minskar och effektiviteten i förmågeutvecklingen ökar.

5.5 Gemensam uppföljning och lärande

Gemensam uppföljning och lärande säkerställer att erfarenheter från övning och utbildning tas tillvara systematiskt. Efter varje aktivitet ska gemensam utvärdering genomföras enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps modell för AAR. Resultaten ska analyseras, delas och användas för att utveckla nästa planeringscykel. På så sätt etableras en lärandekultur som bidrar till kontinuerlig förbättring, ökad systemförståelse och en gemensam kunskapsbas för framtida insatser.

5.6 Utbildning – länsstyrelsernas ansvar med stöd av MSB

Länsstyrelserna har huvudansvaret för utbildningsverksamheten inom det regionala oljeskadeskyddet. Genom sitt geografiska områdesansvar har de en nyckelroll i att säkerställa att utbildningen integrerar land- och sjödimensionen och omfattar både teoretiska och praktiska moment. Syftet är att utveckla den enskilda aktörens kompetens och samtidigt skapa en gemensam förståelse för roller, ansvar och ledning i ett helhetsperspektiv.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har en stödjande roll och bidrar med nationella riktlinjer, utbildningsstöd och uppföljning. Genom detta stöd säkerställs likvärdig kvalitet över landet, vilket stärker det nationella lärandet och bidrar till att erfarenheter kan delas och omsättas i praktiken.

Utbildningsverksamheten ska präglas av en långsiktig och systematisk inriktning där lärande och erfarenhetsåterföring utgör grunden för kontinuerlig utveckling.

5.7 Övning – Kustbevakningens ansvar

Kustbevakningen har huvudansvaret för den nationella övningsverksamheten och ägarskap över planering, genomförande och utveckling av övningar inom det svenska oljeskadeskyddet. Övningarna ska bidra till att pröva och stärka den operativa förmågan hos alla berörda aktörer och ska utformas med en tydlig progression: lärande, testande och validerande övningar.

Lärande övningar fokuserar på att utveckla gemensam förståelse, metoder och kommunikation. Testande övningar prövar rutiner, beslutsvägar och samverkansformer under mer komplexa förhållanden. Validerande övningar används för att bekräfta att systemet som helhet fungerar – att ledningsstrukturer, roller och samverkan håller även under verklig press.

Genom denna stegvisa progression skapas en kontinuerlig lärandekedja där varje övning bidrar till ökad samordning, förtroende och ett robust system. Kustbevakningens nationella ägarskap säkerställer att övningarna förblir operativt relevanta och nära knutna till den verklighet där aktörerna ska verka.

5.8 Nationell konferens för oljeskadeskydd – plattform för samordning och förmågeutveckling

Den nationella samverkansgruppen för oljeskadeskydd (NSO) genomför på årlig basis en nationell konferens för frågorna. Nationell konferens för oljeskadeskydd blir även fortsatt den naturliga mötesplatsen för att samla Länsstyrelser, kommuner, Kustbevakningen, MSB, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket och andra berörda aktörer.

Syftet med konferensen är att utbyta erfarenheter, samordna planering och gemensamt besluta om inriktningar och prioriteringar. NSO-konferensen ska därmed etableras som den givna plattformen för strategiska diskussioner om övning- och utbildning. Genom denna återkommande mötesform stärks den gemensamma strukturen kopplat till övning- och utbildning och erfarenheter från regional nivå kan systematiskt återföras till nationell planering och policyutveckling.

5.9 Genomförande och nästa steg

För att inriktningen ska få genomslag krävs att den omsätts i konkreta planerings- och samverkansaktiviteter på både regional och nationell nivå. Länsstyrelserna och

Kustbevakningen i samverkan med Myndigheten för samhällsskydds och beredskap och NSO, ska etablera en gemensam flerårig planeringscykel för utbildning och övning. Cykeln ska ange återkommande tidpunkter för planering, genomförande och uppföljning, samt tydliggöra hur lärdomar och resultat återförs till nästa planeringsperiod.

Genom denna systematiska och lärande process byggs inte bara förmåga, utan även en kultur av gemensamt ansvar och utveckling inom det svenska oljeskadeskyddet.

UTKAST

Bild på fartygshaveri
(men vi tynger inte ner dokumentet med det nu)

Kapitel 5–7 är operativt stöd

UTKAST

6. Upptäckt och larm

Ingen olycka kommer vara den andra lik, vilket gör att det är svårt att förutse exakt vad som kommer hända och till vilken omfattning olika aktörer involveras. Det viktigaste i den inledande hanteringen är att förstå att det i ett tidigt skede finns stort behov av att samverka i syfte att effektivt hantera olyckan.

Vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen är det viktigt att säkerställa en snabb, tydlig och samordnad aktivering av samhällets resurser för att minimera miljöpåverkan och säkerställa effektiva räddningsinsatser.

Upptäckten av en maritim olycka med utsläpp eller när ett sådant hot föreligger kan komma till berörda myndigheter på olika sätt. Utsläpp eller hot om utsläpp kan till exempel upptäckas genom Kustbevakningens miljöövervakning via flygplan, fartyg, eller satellitövervakning (exempelvis CleanSeaNet), Sjöfartsverkets JRCC (Sjö- och flygräddningscentral) eller VTS (Vessel Traffic Services), samt rapporter från fartyg (egen olycka eller iakttagelse) eller allmänheten via 112.

Vakthavande befäl på Kustbevakningens ledningscentral fattar beslut om att starta en miljöräddningsinsats efter att ha fått bekräftat utsläppet på plats och bedömt dess omfattning samt fastställt att räddningstjänstkriterierna är uppfyllda.

Kustbevakningen samverkar med frivilligorganisationer, exempelvis Sjöräddningssällskapet (SRSS) och andra myndigheter som berörs. Länsstyrelsen informeras så snart som möjligt av Kustbevakningen. Vid behov bör även Kustbevakningen informera kommunal räddningstjänst (räddningsledningssystemen) direkt. Länsstyrelsen förbereder för samordning och samverkan med kommuner som kan bli drabbade, kommunal räddningstjänst samt övriga aktörer i regionen.

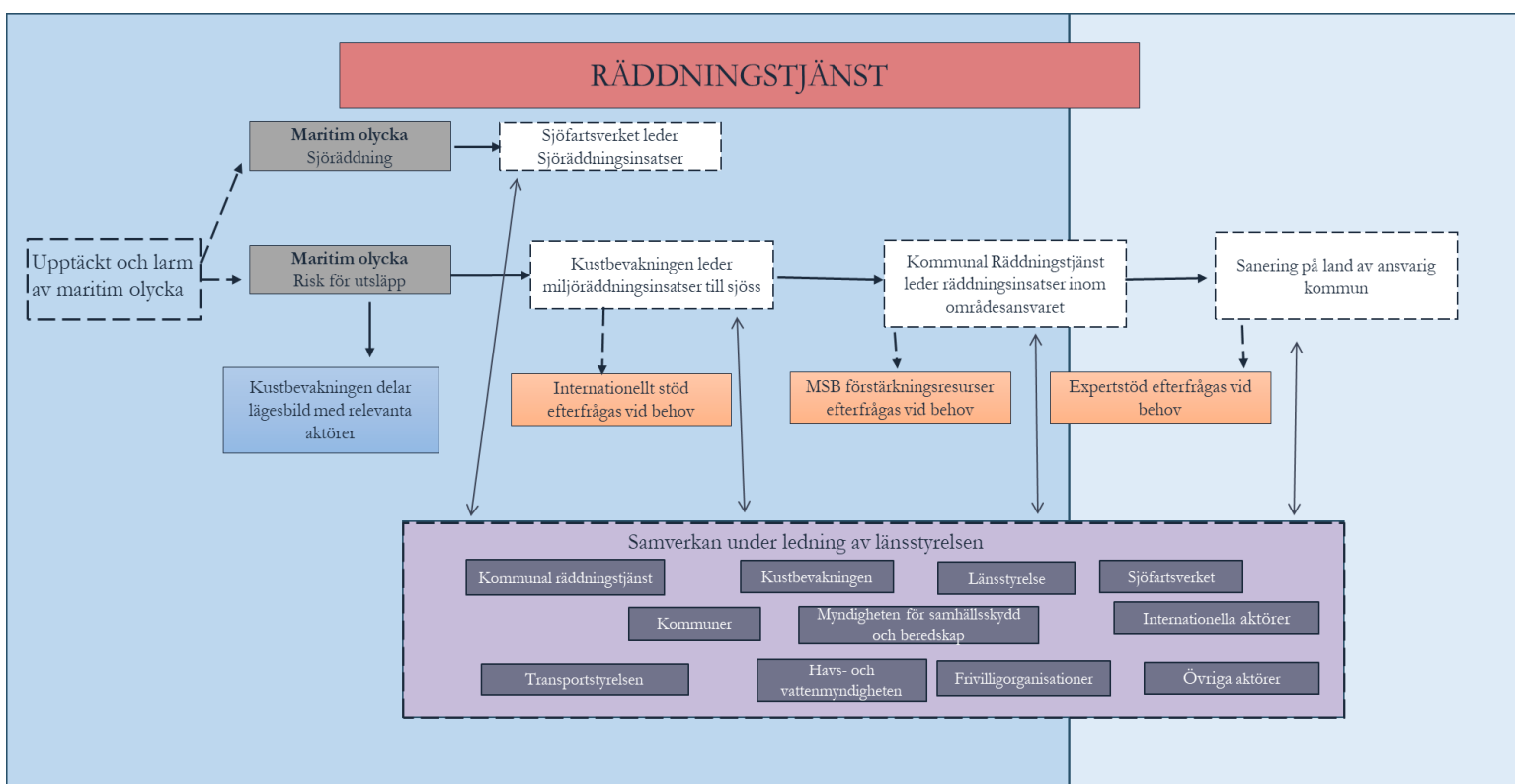
Vid en maritim olycka som i första hand omfattar sjöräddning går larmet till JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) vid Sjöfartsverket, som i sin tur informerar Kustbevakningens Ledningscentral. Det är dock vanligt att Kustbevakningen finns på plats tillsammans med Sjöfartsverket även vid maritima olyckor som inte lett till utsläpp. Eftersom ett utsläpp kan uppstå senare under händelseförloppet bör uppdelningen mellan sjöräddning och miljöräddning inte ses som statisk.

När en olycka med utsläpp eller med fara för utsläpp inträffat till sjöss behövs proaktiva åtgärder från de aktörer som kan bli berörda. Delad lägesbild, händelseuppföljning och kommunikation behöver inledas tidigt för att ge möjlighet att minimera miljöpåverkan och säkerställa effektiv räddningsinsats.

Kustbevakningen ansvarar för att dela sin lägesbild med relevanta aktörer, vilket bidrar till underlag för den gemensamma lägesbilden som tas fram mellan samverkande aktörer.

Länsstyrelser svarar för regionala samverkanskonferenser och stöd till kommunerna i förberedande arbete inför eventuellt påslag. Beroende på sannolikhet för oljepåslag på stranden kan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap proaktivt förflytta förstärkningsresurser till riskområden.

Illustrationen nedan sammanfattar hur en larmkedja kan se ut vid en risk för en mellan till stor maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.



Figur X. Översikt av vanligt förekommande aktörer. Upptäckt och larmvägar kan se olika ut beroende på scenariots karaktär. Figuren visar ett generellt exempel och bör tolkas vägledande, utan att begränsa tänkbara förlopp eller utesluta aktörer som också kan bli berörda.



Larma brett och skyndsamt

Om ett större fartyg med risk för mellan till stort utsläpp (se kap. 2.2.), eller vid ett verifierat pågående utsläpp, ska Kustbevakningen snabbt larma relevanta aktörer. Länsstyrelsen sammankallar till en samverkanskonferens med aktörer som berörs både till sjöss och på land. Vid behov kan även MSB bistå med nationell samverkanskonferens.

7. Under räddningstjänstfasen

Det kan pågå parallella och/eller enskilda räddningsinsatser vid en större maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som slår på land.

- Sjöfartsverket leder en sjöräddningsinsats för att undsätta människor i nöd.
- Kustbevakningen leder miljöräddningsinsats till sjöss.
- Kommunal räddningstjänst leder räddningsinsatser som utgår från land och omfattar även strandnära vatten, även om ansvarsgränsen formellt går i strandlinjen.



Sekretess hindrar inte samverkan

För effektiv samverkan behöver aktörer dela nödvändig information med varandra – före, under och efter en insats. Sekretessbelagda uppgifter kan delas mellan berörda myndigheter när det krävs för att hantera händelsen¹⁸.

Oaktat vem som har ansvar för att leda en insats har alla ansvar för att samverka med varandra. Det innebär till exempel att resurser från Sjöfartsverket och kommuner kan bistå Kustbevakningen och vice versa. Resurser från exempelvis Sjärräddningssällskapet kan också bistå, och Försvarsmakten kan delta i räddningsinsatser om det finns lämpliga resurser samt om deltagandet inte allvarligt hindrar Försvarsmaktens vanliga verksamhet.

¹⁸ Kap 10. §2 Offentlighets- och sekretesslagen. *Sekretess hindrar inte att en uppgift lämnas till en enskild eller till en annan myndighet, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet.*

Se även Kap §10. Offentlighets- och sekretesslagen. 5§ Miljöinformation; 5 a § och 5 b § Geografisk miljöinformation. Detta gäller även säkerhetsskyddsklassifierad information förutsatt att mottagande myndighet/person har genomgått godkänd säkerhetsprövning.



Oljan är lös – eller riskerar komma lös!

Så länge oljan är i rörelse eller riskerar att spridas råder överhängande fara enligt LSO. Åtgärder för att förhindra, begränsa och bekämpa ska då vidtas omedelbart. Sanering på land innebär i regel större miljöskador, mer komplicerad och långvarig manuell hantering samt betydligt högre kostnader än att bekämpa utsläppet till sjöss eller i strandnära vatten.

7.1 Till sjöss

Kustbevakningen arbetar utefter att en räddningsinsats har fyra faser. Dessa är faktainsamling, begränsa, bekämpa och återställning.

Faktainsamlingen bygger på att samla in information kring händelsen. Den informationen ligger sedan till grund för räddningsledarens beslut om vilka vidare åtgärder som behöver vidtas, vilka samverkansaktörer som behöver kontaktas och vilka resurser som behöver kallas in. Prioriteringar av skyddsvärda objekt gör Kustbevakningen i samverkan med länsstyrelse och kommun.

Begränsningsåtgärder genomförs vid en händelse, som kan orsaka eller har orsakat ett utsläpp av olja eller andra farliga ämnen, för att minimera skada på miljön. Det finns olika metoder för att begränsa och förhindra spridning av ett utsläpp. Exempel på dessa är inläsning av olja, tätning av läckage, nödläktring, storskalig fartygsbrandsläckning och nödbogsering.

När förorening sprids blir ytan som behöver hanteras snabbt exponentiellt större. Även om föroreningen redan börjat spridas så medför det stor effekt om den förorening som finns kvar begränsas i den mån det är möjligt.

Bekämpning av ett utsläpp genomförs på olika sätt beroende på vilken typ av händelse som inträffat samt vilken typ av olja eller andra farliga ämnen det gäller. Faktorer som påverkar är typ av last, oljans egenskaper, typ av inblandade fartyg, geografisk plats m.m. Det finns olika metoder för att bekämpa utsläppet av olja eller andra farliga ämnen. Några exempel på åtgärder är inläsning, mekanisk upptagning i olika former samt brandbekämpning ombord på haverist.

När en insats till sjöss är avslutad så återställs all materiel så som exempelvis fartyg, utrustning och lokaler.

7.2 På land

Flera aktörer berörs vid oljeskada på land, inklusive markägare och offentliga aktörer. Kommunen har flera uppdrag samtidigt, exempelvis räddningstjänst och

miljötillsyn, och kan även vara fastighetsägare för drabbade områden. Kommunen fungerar som sammanhållande aktör med geografiskt områdesansvar och ansvarar för att skapa inriktning och samordning mellan olika aktörer. I många kommuner finns en tjänsteperson i beredskap (TIB) som fungerar som inriktnings- och samordningskontakt (ISK).

Kommunens miljö- och hälsoskyddsförvaltningar deltar i prioritering av skyddsvärda områden under räddningsinsatsen och avgör i omfattningen av saneringsåtgärder, i samverkan med länsstyrelsen.

Under det akuta skedet ansvarar kommunens räddningstjänst för de kommunala räddningsinsatserna enligt 1 kap. 2 § LSO, för den del som inte faller under statlig räddningstjänst.

Flera räddningstjänster kan ha gemensamma räddningsledningssystem för styrning av insatser och beredskap. Vid behov kan civilområdesansvarig länsstyrelse överta ansvaret för kommunal räddningstjänst i ett eller flera räddningsledningssystem¹⁹
²⁰.

Räddningsinsatser kräver tydlig ledning. Flera räddningstjänstorganisationer har gått samman och skapat räddningsledningssystem för gemensam styrning av insatser och samlad beredskapshållning. Vid omfattande oljeskador kan ett eller flera räddningsledningssystem vara berörda²¹. Om samordningen inte fungerar kan civilområdesansvarig länsstyrelse överta ansvaret för den kommunala räddningstjänsten i berörda kommuner, för ett helt räddningsledningssystem eller flera räddningsledningssystem²².

Vid ett omfattande utsläpp eller händelser som riskerar att eskalera behöver många funktioner och roller aktiveras tidigt, inklusive:

- Vakthavande befäl (Inriktning- och samordningskontakt (ISK))
- Vakthavande räddningschef
- Ledningsoperatörer
- Insatsledare
- Regionala insatsledare

När olyckan inträffar tilldelas de roller såsom räddningsledare, sektorchef, samverkansfunktion och räddningsledningschef. Stödande roller i stab är också

¹⁹ Kapitel 2, MSBFS 2021:4 föreskrifter och allmänna råd om ledning av kommunal räddningstjänst

²⁰ Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst (MSB 2024)

²¹ [Karta över landets ledningssystem | MSB](#)

²² Läs mer om övertagande i kapitel 3.3 Länsstyrelsen

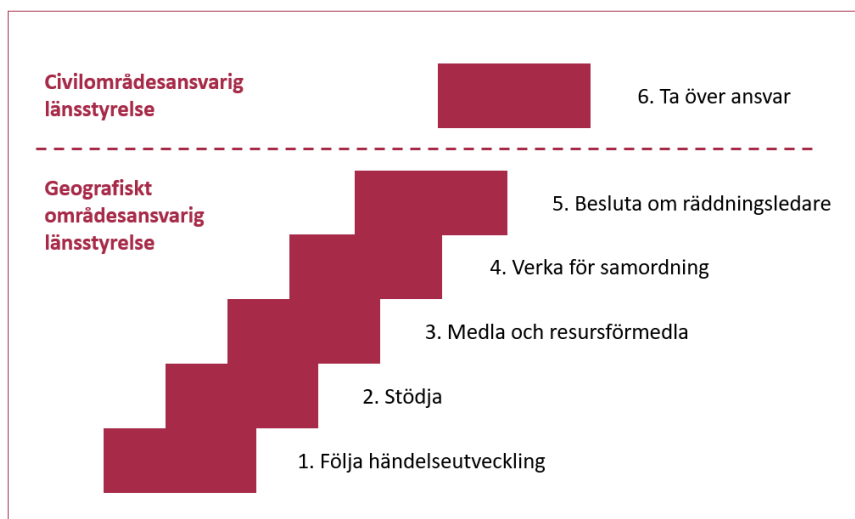
viktiga vid omfattande händelse. Samverkan sker mellan räddningsledningssystem för stöd med resurser och beredskap.



Övertagande av räddningsinsats – en möjlighet

Räddningsinsatser kan bli mycket omfattande och resurskrävande för kommunerna. En tidig begäran om att civilområdesansvarig länsstyrelse övertar räddningsinsatsen kan vara en effektiv lösning för att avlasta lokala resurser, lösa juridiska/ekonomiska avvägningar och frigöra kommunal expertis för uppgifter som är svårare att ersätta med extern personal. Övertagande kan ses som en möjlighet – inte ett misslyckande. Målet är alltid att lösa uppgiften tillsammans.

Bilden nedan illustrerar länsstyrelsens roll utifrån inflytelsetrappan, där de första fem stegen ingår i länsstyrelsens roll. I de flesta fall är detta tillräckligt för att hantera en händelse. Om det är otillräckligt kan civilområdesansvarig länsstyrelse överta räddningsinsatsen.



Figur X. Länsstyrelsens roll innan ett övertagande, enligt inflytelsetrappan.



MSB RIB Farliga ämnen

I beslutsstödet *Farliga ämnen*²³ finns snabb och användbar information om kemikalier och produkter som klassificeras som farligt gods. Verktöget ger stöd för att fatta rätt beslut vid olyckor och utsläpp.



Förhållningssätt till ITOPF

Vid stora utsläpp följer ITOPF²⁴ representanter arbetet på plats. ITOPF är inte enbart en kontrollfunktion – de kan även ge stöd och bör ses som en resurs. Kommunen bör inte lättvindigt avvika från ITOPF:s rådgivning, eftersom det kan påverka möjligheten till ersättning från skadevållaren. Om avvikelse sker ska Havs- och vattenmyndighetens miljöjour och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap informeras. Myndigheterna kan avlasta och underlätta samarbetet mellan ITOPF och kommunen.

En händelse med oljeutsläpp inträffar sällan. Räddningsinsatsens ramar och struktur kan liknas vid andra större omfattande räddningsinsatser med stor geografisk utbredning och varaktighet över tid. För att få stöd i den specifika hanteringen är det viktigt att beredskapsplanering för oljeutsläpp har skett i förväg. Den lokala/regional oljeskyddsplanen eller motsvarande beredskapsplan för oljeutsläpp ska aktiveras och bör innehålla praktiskt stöd som behövs för att hantera händelsen. Bland annat prioritering av skyddsvärda miljöområden, lämpliga baspunkter för åtgärder, avtal, tillstånd etc.



Skyddsvärda områden

Identifiera i förväg skyddsvärda områden, exempelvis strandlinjer, vattentäkter, samhällsviktig verksamhet och infrastruktur, och dokumentera detta i lokala eller regionala oljeskyddplaner. Prioritera även områden som

²³ <https://rib.msb.se/fa>

²⁴ <https://www.itopf.org/>

kan ”offras” – exempelvis med tre nivåer: *måste skyddas, skydda om möjligt, oprioriterat område.*

En bra och ändamålsenlig plan är grunden för att effektivt hantera en akut händelse med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Det är därför av största vikt att tydliggöra ansvarsfördelningen i kommunen och mellan samverkande aktörer.

Dokumentation under räddningstjänstfas

Påbörja dokumentation i ett tidigt skede för att underlätta den övergripande hanteringen. Finns tillfredsställande dokumentation får kommuner ersättning för kostnader för såväl räddningstjänst som för sanering²⁵.

Arbetsmiljöfrågor är centrala vid omfattande utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, eftersom sådana händelser innebär betydande risker för personal och frivilliga i sanerings- och räddningsarbetet. Även kustnära samhällen kan påverkas av luftburna emissioner.

Frågor om arbetsmiljö bör hanteras i lokala och regionala oljeskyddsplaner där ansvarsfördelning tydliggörs. Insatsledningen och arbetsgivaren ska tidigt identifiera fysiska, kemiska, biologiska och psykosociala risker samt dokumentera bedömningarna som underlag för skydds- och hygienrutiner.

Vid inledande osäkerhet om ämnets egenskaper bör en högre skyddsnivå tillämpas, för att successivt kunna sänkas när mer kunskap finns och föroreningen vädras ut, vilket även minskar halter av flyktiga organiska ämnen (VOC).

Utbildning i riskmedvetenhet, användning av skyddsutrustning och nödrutiner bör genomföras innan deltagande i fältarbete. Arbetsmiljön ska följas upp under insatsen och erfarenheter dokumenteras för att förbättra framtida beredskap och säkerhet.



Vägledning för hälsa och säkerhet

Ta stöd av europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) vägledning om hälsa och säkerhet för att strukturerat arbeta med arbetsmiljöfrågor²⁶. Mycket kan omhändertas

²⁵ Fotnot till LSO som reglerar detta.

²⁶ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7699/5104/23.html>

redan i lokala/regionala oljeskyddsplaner, även om varje händelse och dess förutsättningar är unik.

7.3 Till sjöss och på land tillsammans

7.3.1 Lägesbild och samordning av insatsen

Det är viktigt att så tidigt som möjligt få en samlad lägesbild över olyckans omfattning. Om lägesbilden är oklar men med potential för att utsläppets omfattning är eller kan bli stor, bör utgångspunkten vara att agera proaktivt och handlingskraftigt utifrån att utsläppet och skadebilden kan bli omfattande.

Lägesbild

En ofullständig lägesbild är inte ett skäl att avvakta, eftersom det alltid finns okända faktorer. Det är mer effektivt att snabbt larma, tilldela resurser och strukturera organisationen, för att därefter kunna skala ned om behovet visar sig vara mindre än väntat.

Om viktig tid förloras i början av händelsen kommer det att påverka hela kedjan och förloppet av beslut, åtgärder och förutsättningar. Det kommer sannolikt orsaka en fördröjning som inte kan återhämtas. En komplex fråga som eventuellt måste behandlas i ett inledande skede är vilken skyddad plats som är aktuell för haveristen. Ett sådant beslut kräver samsyn mellan berörda aktörer för att inte förlora tid i den övergripande insatsen²⁷.



Samordning av resurser

Utgångspunkten för att samordna resurser mellan räddningsinsatserna, likväl som att underlätta för saneringsinsatser, är att följa *gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan* (se kap. 3.1.1).

²⁷ 2021 utanför Vinga, söder om Göteborg, låg *ALMIRANTE STORNI* för ankar för bunkring när en omfattande brand utbröt i däckslasten. Bristen på tydliga planer, ansvarsfördelning och samverkansformer mellan statliga och kommunala aktörer vid beslut om skyddad plats ledde till flera dagars försening, ökade risker för människor och miljö samt en ineffektiv insats generellt.

En omfattande maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som slår på land kräver att räddningsinsatserna på land och till sjöss samordnas så tidigt som möjligt för att uppnå ett effektivt nyttjande av de samlade resurserna och en så fullständig lägesbild som bara är möjligt.



Samverkansperson

Placera en eller flera samverkanspersoner hos den eller de aktörer som har huvudansvar i hanteringen. En samlokaliserad samverkansperson underlättar dialog, informationsdelning och en gemensam lägesbild. Vid behov kan även andra funktioner placeras, exempelvis analytiker eller sakkunniga – även från andra länder.

Prioriteringar för skydd av särskilt värdefulla arter och miljöer bör göras i förväg och dokumenteras i Digital Miljöatlas²⁸. Kommuner och länsstyrelser ska ha kompetens att göra dessa prioriteringar på land, då de utgör ett viktigt underlag för den gemensamma lägesbilden. Samhällsviktig verksamhet längs kusten, så som hamnar och industrier, bör ha beredskapsplaner och förmåga att skydda sina funktioner vid en händelse. Kustbevakningen och SMHI kompletterar lägesbilden med spridningsprognoser samt information om föroreningens egenskaper och förhållanden till sjöss. Samtliga aktörer behöver tidigt involveras i samverkan för att skapa en heltäckande lägesbild och gemensamma mål för insatsen.



Träffsäkra insatser och beslut

En uppdaterad Digital Miljöatlas är ett användbart verktyg under pågående utsläpp. Genom att tillhandahålla information om geografiska förhållanden och mer eller mindre känsliga områden, i kombination med data om utsläppets spridning, möjliggör miljöatlasen en snabb och träffsäker insats.

Verktyget ger underlag för att vidta rätt åtgärder på rätt plats och vid rätt tidpunkt – vilket är avgörande för att minska skador och skydda den lokala miljön.

²⁸ Digital miljöatlas är en informationskarta som beskriver olika prioriteringar och hänsyn att beakta vid oljeutsläpp. Primära målgrupper är kustbevakningen, räddningstjänst och vid saneringsarbetet. I dagsläget (2025) finns ett behov av uppdaterat underlag i många län

Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps handbok för ledningssystem, ELS-handboken²⁹, beskriver olika verktyg för styrningen inom räddningsledningssystemet som ska användas vid en olycka. Det är särskilt relevant vid en omfattande och komplex händelse som en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar att slå på land. I samverkan kan dessa verktyg utgöra grunden i en samlad lägesbild och öka förståelsen mellan aktörernas insatser³⁰. Den viktigaste för en hantering till sjöss och land tillsammans är MMI – mål med insatsen. MMI utformas för insatsen efter de förutsättningar som finns och de resurser som tilldelas. Målet med räddningsinsatserna till sjöss och på land bör utformas i samverkan. Målet bör vara ungefär liknande för att skapa gemensam prioritering och inriktning. MMI följs av en taktisk plan kring hur målet ska kunna uppfyllas. MMI ska följas upp kontinuerligt revideras vid behov.

Mål med insatsen, MMI

Mål med insatsen formuleras av räddningsledaren för att tydliggöra vad som ska uppnås med insatsen relaterat till de förutsättningar som finns. Målet bör utformas i samverkan och vara gemensamt till stor del för insatsen till sjöss och land i syfte att prioritera och använda resurserna i en gemensam riktning.

Följer aktörerna gemensamma grunder och ELS innebär det att ett antal roller och funktioner aktiveras samt att bedömningar och beslut konkretiseras. Det gäller på de områden som är påverkade av händelsen såväl som inom helheten för ledningssystemen.

Samtidigt som räddningsinsatser initieras och pågår är det även viktigt att kommunens saneringsinsatser planeras och påbörjas parallellt i ett så tidigt skede som möjligt.

Krishanteringsorganisation

Aktivering av länsstyrelsens respektive kommunernas krishanteringsorganisation bör ske snarast genom att ordinarie larm- och kommunikationssätt används.

²⁹ Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst (ELS); [Inriktningsbeslut, AMI och AMB](#)

³⁰ Den önskvärda styrningen kan åstadkommas genom att verktygen nyttjas på olika sätt utifrån behovet. Verktygen ska vara möjliggörande och nyttjandet ska inte hämmas av till exempel definitionsproblematik eller en rädsla att göra fel. Det är innehållet och mottagarnas förståelse som är mer avgörande än den exakta utformningen av beslutet

Länsstyrelsen ska så tidigt som möjligt verka för en gemensam samordning och inriktning hos berörda aktörer. Om händelsen omfattar flera länsstyrelser ska den civilområdesansvariga länsstyrelsen leda samordningen. Lägesbild och gemensam inriktning ska tas fram i samverkan enligt det geografiska områdesansvaret, med närliggande län, och med regioner och myndigheter.

En viktig del i länsstyrelsens arbete vid en maritim olycka är även att erbjuda stöd till kommunerna både i sanerings- och organisationsfrågor. Vid mycket stora insatser kan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap stödja länsstyrelserna i att leda den övergripande samverkan³¹.



Begäran om stöd

Det finns omfattande resurser att tillgå – både nationellt och internationellt. För att kunna lösa uppgiften tillsammans behöver drabbade aktörer tydligt beskriva problem och utmaningar. Genom dialog kan insatser och stöd skräddarsys efter varje händelses specifika förutsättningar. Samordning mellan Kustbevakningen och MSB säkerställer en effektiv användning av EU-resurser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får på begäran av kommuner prioritera och fördela förstärkningsresurser som finns tillgängliga på land och kan begära in information om tillgängliga resurser hos andra kommuner och statliga myndigheter. Det är även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som hanterar begäran om internationellt stöd för insatser på land medan Kustbevakningen hanterar förfrågan om internationellt stöd för insatser till sjöss.

Strukturen för övergripande ledning och insatsledning kan skilja sig åt mellan olika delar av Sverige. Oavsett struktur är det viktigt att samverkan mellan de olika ledningsnivåerna fungerar både inom egen organisation samt mellan aktörerna.

Under insatsen ska prioriteringar av skyddsvärda objekt ske i samverkan mellan Kustbevakningen, länsstyrelse, kommun och kommunal räddningstjänst. Samhällsviktig verksamhet och miljövärden ska initialt ha ett jämställt värde och prioriteras framför ersättningsbara ekonomiska värden. Dessa prioriteringar måste

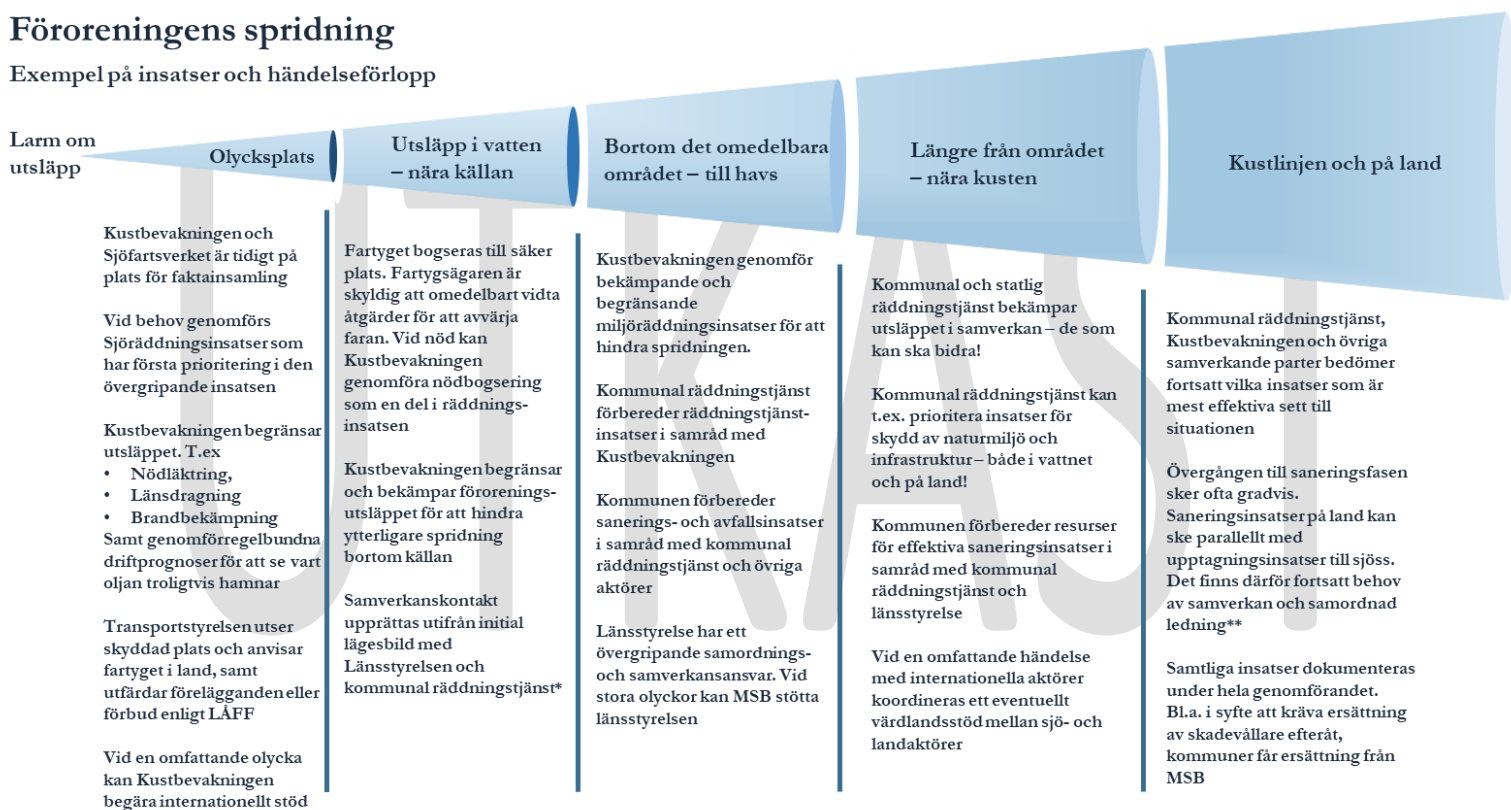
³¹ Se 7§: Förordning (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

framgå i mer detalj i de regionala och kommunala oljeskyddsplanerna för att effektivt hantera den övergripande insatsen.

Följande illustration visar ett översiktligt exempel på vilka aktörer som är aktiva i vilket skede beroende på hur ett utsläpp förflyttar sig från olycksplatsen till att närma sig land- och kommungränser.

Föroreningsens spridning

Exempel på insatser och händelseförlopp



* Erfarenheter från grundstötningen Marco Polo 2023 pekar på behovet av att tydligt och tidigt klargöra aktörers roller och ansvar samt möjligheten att dela geografisk information och lägesbilder.

** Saneringen vid oljeutsläpp är ingen akutfas och intressekonflikter kan förekomma. Aktörer måste samverka för en effektiv saneringsinsats. Kunskap, erfarenheter och extern expertis finns att tillgå!

Se MSB:s Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv (2024); samt MSB:s Oljepåslaget på Tjörn 2011: en utvärdering av förberedelser, förmågor och hantering (2014)

7.3.2 Oljeskadat vilt – integrerad hantering

Hantering av oljeskadat vilt kan behöva påbörjas redan under det akuta skedet. Arbetet omfattar bland annat insamling, dokumentation, rehabilitering, eutanasi

samt omhändertagande av döda djur. Hanteringen ska vara integrerad i övrig insatshantering – både till sjöss och på land.

Beroende på plats, årstid och tidiga insatser för att begränsa oljans spridning kan det skilja mycket på hur många djur som drabbas och nedsmutsningsgrad. Eftersom det kan ta tid att mobilisera personal och utrustning är det viktigt att arbetet inleds tidigt, även innan fullständig information lägesbild finns.

Vid större händelser kan internationellt stöd behövas, främst via European Oiled Wildlife Assistance (EUOWA) – ett europeiskt nätverk av ideella organisationer som kan bistå med expertis och materiel. Aktivering sker direkt via EUOWA:s jour, dygnet runt. Katastrofhjälp – Fåglar och Vilt (KFV) är svensk medlemsorganisation i nätverket.



Starta tidigt – och förebygg!

Vissa fall kan skrämselmetoder (t.ex. ljud och ljus) användas för att avleda fåglar från hotade områden innan oljan når land. Detta kräver planering och ofta särskilda tillstånd. Tidig kontakt med KFV eller annan viltorganisation är avgörande.

Kostnader för hantering av oljeskadat vilt kan ersättas på samma sätt som övriga saneringskostnader, antingen via kommunens anspråk till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap eller direkt från skadevällaren. Hantering av oljeskadat vilt omfattas av ersättning från IOPC-fonden.

Ekonomiska överväganden bör inte utgöra ett hinder för att agera skyndsamt.

Arbetet bör också bygga på etablerade principer för god praxis och ska följa HELCOM:s manual för bekämpning av förorening till sjöss³². Några generella principer:

- **Säkerheten först:** Skydd för insatspersonal och allmänhet har alltid högsta prioritet.
- **Nationell lagstiftning gäller:** All hantering sker inom ramen för svensk lagstiftning. Naturvårdsverkets informationsblad redogör för regler i jaktlagstiftning och annan tillämplig lagstiftning.

³² Kapitel 7 i HELCOM manualen <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/03/HELCOM-Manual-on-Co-operation-in-Response-to-Marine-Pollution.pdf>

- **Internationellt stöd kräver nationell samordning:** Utländska insatsteam får endast verka under tillstånd och ledning av svenska myndigheter.
- **Djurvelfärd i fokus:** Alla åtgärder ska syfta till att minimera djurlidande. Avlivning används när rehabilitering inte är möjlig eller resurser saknas. Rehabilitering ska endast genomföras om det finns tillräckliga resurser och kompetens för att säkerställa god djurvelfärd och överlevnad efter utsläpp.
- **Frivilliga och ideella aktörer:** Det ska vara tydligt hur frivilliga och organisationer kan bidra, samt hur deras insatser samordnas och leds.
- **Skadevällaren ska betala för insatsen,** när så är möjligt. Sannolikheten för kostnadsersättning ökar om vidtagna åtgärder är planerade på förhand, dokumenterade och skäligen.



EUROWA (European Oiled Wildlife Assistance)

Sekretariatet kontaktas via telefon, tillgänglig 24/7.

<https://eurowa.eu/activate-eurowa/>

Media och oljeskadat vilt

Skadade djur väcker starka känslor och får ofta stor medial uppmärksamhet. För att undvika motstridiga budskap och skydda insatspersonal från oplanerade förfrågningar krävs samordnad kommunikation som även omfattar hanteringen av oljeskadat vilt.

7.3.3 Gemensam extern kommunikation om händelsen

Vid en omfattande maritim olycka är det viktigt att deltagande aktörer har en samordnad kommunikation kring insatser och den övergripande hanteringen. Kriskommunikation behöver riktas både mot interna, gemensamma och externa målgrupper såsom media och allmänheten.

Att tekniska lösningar för samband är på plats är helt nödvändigt inför en skarp händelse, både för samverkan kring insatsledning och för att samordna innehållet i kommunikationen. Denna förmåga måste därför tidigt integreras som del av samverkan.

I ramverket för Gemensamma grunder under avsnittet *Kriskommunikation i samverkan*³³ finns metodstöd för hur aktörer etablerar en gemensam förståelse för en händelses kommunikativa utmaningar och hur de kan kommunicera samordnat för att stärka eller bibehålla förtroende för hanteringen.

Respektive aktör ansvarar för att kommunicera sina områden och åtgärder eftersom varje händelse skiljer sig från en annan, vilket kan medföra att en aktör har ett större ansvar i den övergripande hanteringen. Det är däremot viktigt att samordna kommunikationsinsatserna för att säkerställa ett gemensamt budskap då konsekvenserna påverkar aktörerna olika. Regionalt verkar länsstyrelsen för att kommunikationen om händelsen blir samordnad.

Koordinerade budskap

Stäm av budskap med involverade aktörer tidigt och löpande. Kustbevakningen hanterar initialt större delen av mediekontakten vid en händelse, men fokus blir successivt större på landsidan. Divergerande budskap kan snabbt bli nyheter och eskalera arbetsbelastningen för redan pressade aktörer. Använd media proaktivt för att sprida korrekt information, tydliggöra åtgärder och skapa förtroende hos allmänheten.

8. Efter räddningstjänstfasen

Efter den akuta räddningstjänstfasen finns fortsatt behov av samverkan, samordnad ledning och kommunikation. Beroende på skadornas omfattning och vilken samhällspåverkan händelsen orsakat kan länsstyrelsen leda samordningen med stöd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Notera att räddningstjänstfasen fortfarande kan pågå i vissa områden inom kommunen, eller i angränsande kommuner, samtidigt som den är avslutad på andra platser.

8.1 Sanering och avfallshantering

³³ [Kriskommunikation i samverkan : För effektiv aktörsgemensam kommunikation vid samhällsstörningar](#)

När olja eller andra skadliga ämnen lagt sig på land och inte längre riskerar sprida sig vidare, exempelvis på grund av förändrade väderförhållanden, övergår händelsen från den akuta räddningstjänstfasen till sanering. I praktiken sker ofta övergången gradvis och parallellt. Sanering är ofta betydligt mer personalkrävande och långvarigt än det akuta skedet – insatsen ställer höga krav på planering, uthållighet och samverkan.

Den kommunala och regionala oljeskyddsplanen bör tydligt klargöra hur saneringsarbetet ska organiseras – vem som leder, vem som utför och hur tillsynsansvaret hanteras. Det är viktigt att rollerna är tydligt fördelade mellan berörda förvaltningar, särskilt då kommunen ofta både planerar och genomför saneringen samtidigt som den har tillsynsansvar enligt miljöbalken.



Parallella insatser

Räddnings- och saneringsinsatser kan ofta pågå parallellt på olika platser, och övergången från det akuta till det mindre akuta skedet är ofta stegvis. Exempelvis om ett fartyg med skadade tankar är närvarande eller väderförhållandena förändras är det att betrakta som en överhängande fara enligt LSO.

Under den vanligtvis långa saneringsfasen är det värdefullt att följa både aktuellt och kommande vattenstånd samt väderutveckling. SMHI tillhandahåller observationer och prognoser på smhi.se.



Sanering och avfall

Sanering och avfallshantering är stora och komplexa frågor, där förutsättningarna varierar mellan kommuner och regioner. Lokala och regionala beredskapsplaner bör klargöra roller, ansvar och praktiska lösningar. Det finns många goda exempel i landet – ta gärna stöd av andras arbete³⁴.



Hur rent är rent?

Det är viktigt att ha en samstämmig bild av saneringsnivån från början av insatsen. Det kan påverkas av ämne, årstid, mängd och var det ligger. Använd saneringsmanualen³⁵ och ta hjälp av miljöexperter!

³⁴ [Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län](#)

³⁵ [Länka till aktuell saneringsmanual. Revidering pågår.](#)

Riskerar föroreningen att fortsatt skada natur, djur och människor om den inte saneras är riktlinjen att den ska hanteras.

8.2 Dokumentation, kostnader och ersättning

Både räddningsinsatsen och saneringsinsatsen ska dokumenteras noggrant. Dokumentation krävs enligt LSO för att redovisa räddningsledarens beslut och möjliggöra utvärdering av insatsen. Den utgör också underlag för att begära ersättning för kostnader som uppstått vid räddningstjänst och sanering. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ersätter endast skäliga kostnader som grundas på bästa tillgängliga kunskap och praxis³⁶.

Efter ett utsläpp kan Kustbevakningen också ha anledning att ha dokumenterat åtgärder utöver räddningstjänståtgärder, exempelvis för utredning av vattenföroreningsavgift, haveriutredning eller för brottsutredning. Gällande miljöräddningstjänst är dokumentationen i ett tidigt skede särskilt relevant sett till provtagning av utsläppet och dess karaktär eftersom det är viktigt för initiala lägesbilder.

Kustbevakningen har en skyldighet att bevaka statens krav på ersättning för insatsens kostnader, vilket görs genom att skadevällaren eller dess försäkringsbolag krävs på ersättning. Kommuner har rätt till skälig ersättning från staten om räddningstjänsten bistår Kustbevakningen i räddningsinsatsen, samt av skadevällaren för exempelvis vissa saneringsinsatser.

Statens och kommunens möjligheter att erhålla ersättning för sina kostnader är direkt beroende av väl dokumenterade bedömningar och vidtagna åtgärder.

Nedan följer några riktlinjer för dokumentation:

- Vad har hänt; utsläpp av skadligt ämne eller överhängande fara för detta
- Uppfyllnad av kriterierna för räddningstjänst; saneringsinsatser
- Vilka bedömningar gjordes/vilka beslut togs
- Vilka åtgärder vidtogs

³⁶ Vid oljepåslaget på Tjörn 2011 sanerades mer än MSB m.fl. ansåg skäligt och därför gjordes det på egen bekostnad. Beslutet att ha mer omfattande saneringsinsatser var framför allt till följd av intressekonflikter i kommunen där turism, rekreation, attraktionskraft vägde tyngre än miljön. Läs mer i MSB:s utvärderingsrapport om händelsen: <https://rib.msb.se/Filer/pdf/27351.pdf>

- Vilka skäl fanns för att vidta respektive, inte vidta åtgärder
- Vad blev det för påverkan på naturmiljön
- Vad blev resultatet
- Kostnaden för insatsen

Det är också nödvändigt att fullständiga uppgifter finns om vem som är ägare eller skadevällare, om denne är näringsidkare samt om det finns en försäkring och i så fall i vilket försäkringsbolag.

Upphandling av varor och tjänster måste dokumenteras väl, så att en ekonomisk sammanställning underlättas och att relevansen i upphandlade resurser kan styrkas.

Förutsättningarna för ersättning till kommunerna finns i LSO och FSO.



Dokumentation

Påbörja dokumentation i ett tidigt skede för att underlätta ansökan om ersättning!

Finns tillfredsställande dokumentation får kommuner ersättning för kostnader för såväl räddningstjänst som för sanering. Kostnader ska inte utgöra ett hinder för kommuner att proaktivt inleda och utföra räddningsinsatser och saneringsinsatser.

Statlig och kommunal räddningstjänst ska inte tveka att agera – oavsett ämne – när kriterierna för räddningsinsats enligt LSO är uppfyllda. Kommunala räddningsinsatser kan alltid ersättas enligt LSO.

Vid sanering däremot kan vissa mindre skadliga ämnen, såsom plast och paraffin, hamna utanför både nationella och internationella ersättningssystem. Dock kan vissa sådana utsläpp istället hanteras inom ramen för strandstädning. Kommuner kan då söka stöd från Naturvårdsverket för insatser mot marint skräp.

8.3 Miljöuppföljning

Oljans och andra skadliga ämnens akuta påverkan på växt- och djurlivet ses ofta direkt i samband med utsläppet och kan exempelvis hanteras och följas upp inom ramen för arbetet med olje- och föroreningsskadat vilt.

Det kan dock ofta ta tid innan ekotoxiska ämnen tar sig in i och upp i näringskedjorna. Det kan därför ibland ta tid innan man kan få en bra helhetsbild

över ett utsläpps påverkan på naturmiljön. Efter föroreningshändelser, inte minst efter större oljehändelser, kan det därför finnas ett behov av att följa upp påverkan på naturmiljön även på längre sikt, även efter att saneringen är avslutad.

För att kunna få en bra bild av utsläppets påverkan på naturmiljön är det viktigt att veta hur naturmiljön såg ut innan utsläppet. Nationell, regional och lokal miljöövervakning är därför viktig för att erhålla denna typ av bakgrundsuppgifter.

Havs- och vattenmyndigheten håller på att ta fram riktlinjer för miljöuppföljning efter en akut miljöhändelse. Den kommer att rikta in sig på uppföljning efter oljespill och spill av plastpellets och ge riktlinjer för bland annat när, var, och hur prover ska tas, vilka arter man ska provta, samt vilka analyser som ska göras.

Meningen är att denna ska täcka upp för åtgärdsprogrammet för havsmiljödirektivet³⁷ om miljöpåverkan efter oljespill och för undersökande övervakning under Vattendirektivet³⁸.

Uppföljningen är tänkt att finansieras via skadevållaren och aktiveras när en händelse klassas som akut föroreningshändelse.



Miljöövervakning

Miljöuppföljningen ska koppla till den nationella miljöövervakning och dess provtagningsmetodik som finns som vägledning och föreskrifter på Havs- och vattenmyndighetens hemsida³⁹. Se även [Full koll på våra vatten!](#)⁴⁰

8.4 Utvärdering och erfarenhetshantering

Efter omfattande insatser där många aktörer varit delaktiga finns ofta många lärdomar att omhänderta. Utvärderingar bör göras både aktörsspecifikt och gemensamt.

Statens haverikommission (SHK) ansvarar för att utreda alla allvarliga olyckor och tillbud enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Enligt LSO ska

³⁷ Havsmiljödirektivet - Havsmiljöförvaltning - Planering, förvaltning och samverkan - Havs- och vattenmyndigheten. Se även: [Åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön](#).

³⁸ EU: Vattendirektivet: [Direktiv - 2000/60 - EN - EUR-Lex](#)

³⁹ Havs och vattenmyndigheten: [Miljöövervakningens metoder och övervakningsmanualer inom programområde Kust och hav - Vägledningar - Vägledning, föreskrifter och lagar - Havs- och vattenmyndigheten](#)

⁴⁰ Havs och Vattenmyndigheten: Full koll på våra vatten! Version 2.0: Handlingsplan för arbetet med övervakning enligt vattenförvaltningens behov. [Full koll på våra vatten! Version 2.0](#)

kommunen efter avslutad räddningsinsats i skäligen omfattning undersöka olycksorsak, olycksförlopp och hur räddningsinsatsen genomförts. Även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap kan vid behov genomföra särskilda utvärderingar.

Kustbevakningen ansvarar för erfarenhetsåterföring från egna insatser till sjöss. Då myndigheten också ofta är operativt ansvarig vid utsläpp är det särskilt viktigt att lärande från större händelser även fångas upp genom gemensamma utvärderingar eller oberoende granskningar när det är motiverat.

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in olycksstatistik och rapportera allvarliga sjöfartshändelser till Europeiska unionen (EU) och International Maritime Organization (IMO). Detta är en viktig del av det systematiska lärandet och bidrar till utvecklingen av både nationella och internationella regelverk. Myndigheten kan även ta fram förslag till regeländringar för att liknande händelser inte ska upprepas – på såväl nationell som internationell nivå.

Statistik över maritima olyckor, såsom oljeutsläpp och fartygsolyckor i Östersjöområdet, samlas även in och analyseras inom HELCOM-samarbetet.



Utvärdering

Genomför utvärderingen tillsammans med de aktörer som deltagit i hanteringen. Gemensam utvärdering ger ett bredare perspektiv, stärker lärandet och bidrar till att utveckla samverkan inför kommande händelser.

9. Nationella stöd och verktyg

Tecknad bild av insats infogas här (men vi tynger inte ner dokumentet med det nu)

Illustrationen ovan representerar en samling av det nationella stödet som finns att tillgå samt olika resurser och miljöräddningsinsatser som är aktuella vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som slår på land.

9.1 SeaTrack Web (STW)

I ett skarpt läge då olja har upptäckts till havs är det Kustbevakningen som ansvarar för att ta fram en gemensam lägesbild kring hur oljan förväntas driva. Detta gör de bland annat med hjälp av driftprognosverktyget Seatrack Web (STW).

SMHI förvaltar STW och de bakomliggande modellerna som görs med senast tillgängliga prognosdata. STW är tillgänglig dygnet runt för att låta användarna göra oljedriftsprognoser med prognosunderlag för väder och strömmar. Det innebär också att SMHI har kontakt med användarna för att systematiskt samla in utvecklingsbehov av verktyget.

Kustbevakningen hanterar oftast simuleringen utan inblandning av SMHI men i mer komplicerade fall finns SMHI tillgängligt som stöd och kan då bland annat göra alternativa simuleringar eller tolka varför oljan rör sig som den gör i simuleringen.

Användningen av STW under en händelse ser ut som följande:

- Kustbevakningen ansvarar för en gemensam lägesbild och gör simuleringarna med STW.
- Kustbevakningen ansvarar även för att göra bakåtsimuleringar med STW i de fall det är oklart varifrån oljan härstammar.



Seatrack Web och lägesbilder

SMHI kan vid behov bistå Kustbevakningen med expertis för modellering och väder- och havsinformation, vilket även inkluderar information som är aktuell för saneringsinsatser.

Genom tidiga prognoser i STW kan *effektiv samverkan* uppnås mellan Kustbevakningen och kommunal räddningstjänst för att minimera påverkan i prioriterade områden och eventuellt styra in oljan offervikar där naturvärdena inte är lika höga.



Oljespridningssimuleringar

SMHI tar gärna emot alla typer av observationer med geografisk och tids-stämplad information som kan användas för att verifiera STW-simuleringar. Detta för att kunna utvärdera och förbättra oljespridningssimuleringarna ytterligare.

9.2 Digital Miljöatlas

Digital Miljöatlas är ett digitalt kartverktyg som kan användas för att prioritera områden som ska skyddas och saneras först vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, likväl som för att nedprioritera områden som kan fungera som offervikar.

Verktyget är användbart på alla nivåer – nationell, regional, lokal – men ger endast en grov bild och behöver kompletteras med expertbedömningar och diskussioner om saneringsnivåer, baserat på föroreningsens egenskaper.

Beroende på händelsens omfattning eller placering av utsläppskällan, kan man ha behov av lokalt, regionalt eller nationellt prioriteringslager. Kartskikten har olika detaljeringsgrad och skikten kompletterar varandra.

Länsstyrelsen förvaltar Digital Miljöatlas, men det saknas idag både huvudansvar och avsatta medel för verktyget. Informationen är således inte uppdaterad och fungerar inte som underlag vid alla kuststräckor. Mer information om huvudansvar för verktyget väntas komma under 2026.



Digital miljöatlas

Prioriteringar i Digital Miljöatlas är satt utifrån skyddsvärda och känsliga områden samt arter under olika årstider. Digital Miljöatlas visar vilken saneringsmetod som är lämplig för olika strandtyper. Exempelvis är vissa områden mer känsliga för olja och sanering när många fåglar häckar eller när den biologiska aktiviteten i vattnet är hög. Följ länken: [Digital miljöatlas](#)

9.3 Miljöjouren – Havs- och vattenmyndighetens operativa stöd

Observera att miljöjouren ännu inte är upphandlad av HaV. Den förväntas dock vara på plats innan dokumentets fastställande. Om så inte sker kommer kapitlet tas bort.

Havs- och vattenmyndighetens stöd riktar sig i första hand till aktörer som leder eller deltar i räddningsinsatser enligt LSO, samt till aktörer som ansvarar för saneringsinsatser efter sådana räddningsinsatser.

I den föreslagna modellen kan Havs- och vattenmyndighetens miljöjour skickas ut och delta på plats tillsammans med MSB:s förstärkningsresurs för oljeskadeskydd,

och stanna kvar de två dagar som MSB:s instruktörer är på plats – på respektive myndighets bekostnad.

Om kommunen vill behålla miljöjouren som rådgivare behöver konsulttjänsten avtalas/upphandlas direkt av kommunen. MSB och Havs- och vattenmyndigheten rekommenderar expertstöd vid alla större insatser, både av kostnads- och miljöskäl. Erfaren expertis kan bistå med rådgivning och säkerställa att skäliga åtgärder vidtas – och är att betrakta som en försäkring mot stora både oskäligen kostnader och miljöskador. MSB anser normalt att kostnaden för expertstödet är skälig enligt LSO.

Utöver deltagande vid akuta miljöhändelser, finns det utrymme att delta på övningar i samma roll, förutsatt att tiden inte används för faktiska insatser eller egenutbildning.

Expertstödet ingår i *Åtgärdsprogrammet för Havsmiljödirektivet* och ersätter den tidigare Oljejouren som upphörde 2015. Det nya expertstödet omfattar även andra typer av större miljöhändelser utöver olja.

9.4 MSB:s operativa stöd

MSB:s stöd riktar sig i första hand till aktörer som leder eller deltar i kommunal eller statlig räddningsinsats. Stödet kan omfatta resurser, expertis och stöd till ledning och samverkan, och bör aktiveras tidigt för att underlätta dialog kring behov och gemensamma lösningar.

MSB:s stöd samordnas med Havs- och vattenmyndighetens miljöjour som består av erfaren miljöexpert.

Det är viktigt att berörda aktörer tar **tidig kontakt** med MSB för dialog om behov, utmaningar och möjliga gemensamma lösningar. Stödet ska fungera som ett komplement och förstärkning – inte ersätta lokala eller regionala insatser – och det förutsätter samordning.

MSB:s förstärkningsresurs för strandnära oljeskadeskydd syftar till att stödja samt stärka ansvarig aktörs förmåga att hantera ett oljeutsläpp som hotar den svenska kusten. När kommunens och regionens egna resurser inte är tillräckliga vid sådan händelse, har MSB materiel som kan användas, likväl som andra tjänster som kan erbjudas⁴¹.

⁴¹ Läs mer på [Oljeskadeskydd | MSB](#)



Expertstöd på skadeplats

MSB:s instruktörer och Havs- och vattenmyndighetens miljöjour finns tillgängliga på skadeplatsen i två dygn, enligt myndigheternas avtal. Behövs deras stöd längre, kan kommunen anlita dem vidare – som konsulter eller genom tillfällig anställning. Skäliga kostnader kan ersättas av MSB inom ramen för LSO.

9.5 Saneringsmanual

Saneringsmanualen för olja på svenska stränder (MSB, 2010) används som operativt stöd, i kombination med expertrådgivning från miljöjouren. Manualen togs dock fram i en annan tid och speglar inte den förändrade riskbilden med en mångfald av bränslen och andra skadliga ämnen. Den behöver därför tolkas och anpassas utifrån den aktuella händelsen.

Revidering pågår, och den uppdaterade riktlinjen som ersätter manualen, kommer att ges ett nytt namn som bättre speglar dess bredare tillämpning. Den ska omfatta både upptag och sanering på stranden, och omfattar inte bara olja utan även andra skadliga ämnen – inklusive sanering av plastpellets.

10. BILAGOR:

Bilaga 1: Beskrivning av Kustbevakningens dimensionerande scenarion. Oljeutsläpp stor och mellan händelse

Oljeutsläpp – stor händelse

Fartyg 240–280 meter

Tank/torr/pass

250 m³ till 600 m³ bränsle/10 000 ton last

Tjockolja/råolja

27 år intervall för alt. 1 eller 2

1. Kollision på svensk ekonomisk zon mellan ett mindre containerfartyg och ett bulkfartyg på 225 meter, där kollisionen gör att det blir vatteninträngning i lastrummen på bulkfartyget och detta sjunker efter åtta timmar på 70 meters djup. Bulkfartyget är flaggat i Kina och har 18 personer i besättningen. Fartyget är lastat med pottaska. Befälhavaren meddelar att det inte går att läsa lastrummet och vattnet från det skadade lastrummet tränger även in i angränsande lastrum. Fartyget var på väg ut ur Östersjön och är fullbunkrat med 1700 ton HFO 380. Oljan från tankarna läcker ut med en hastighet av 300 ton det första dygnet och minskar sedan under kommande sju dygn till att läcka två ton per dygn. Totalt utsläppt olja beräknas till 1200 ton. Driftprognoser indikerar på att olja kommer att nå land om tre dygn efter förlisningen. Oljans vädringsegenskaper gör att en mindre mängd dispergeras i vattenvolymen och oljan som är kvar på ytan binder ca. 20 % vatten. Ett bärgningsföretag är kontrakterat av ägaren och är på väg mot platsen för att hantera utsläppet från vraket.

(Grundad på händelsen med Fu Shan Hai 2003).

2. Ett tankfartyg lastat med 100 000 ton Russian Export Blend Crude Oil (REBCO) kommer ur kurs och river sönder botten längs hela styrbordssidan mot den hårda kalkstensbotten. Skadorna på skrovet resulterar inte i något direkt oljeläckage då de direkta skadorna inte når innanför dubbelskrovet. Fartyget får kraftig slagsida och bland annat vatteninträngning i maskinrummet. Fartyget fortsätter utan manöverförmåga ca. 10 km samtidigt som fartyget börjar läcka olja ur en spricka i en tank. Detta p.g.a. belastningen i skrovet efter grundkörningen och den kraftiga slagsidan. Oljans vädringsegenskaper ger att 30 % evaporerar till atmosfären under första dygnet varav 24 % de första åtta timmarna när oljan kommer ut. Vattentemperaturen är ca 5 °C och det blåser 10 m/s. Kvarvarande olja som har kommit ut i havet kommer att emulgera med ett vatteninnehåll på 75 % och en viskositet på 35 000 cSt.

Tanken som är skadad innehåller 10 000 m³ och ca 3 000 m³ läcker ut.
Några ur besättningen har övergett fartyget och befälhavaren ger knapphändig information om rederi och P&I club.
(Grundad på händelsen med [Sea Empress](#) 1996).

Oljeutsläpp – mellanhändelse

*Fartyg upp till 70–90 meter. Tank/ torrlastare/ RoPax
100 m³ till 250 m³ bränsle/ 30 ton last
Diesel/ hybridolja/ tjockolja
5 års intervall*

1. En färja missbedömer sin position och går med 18 knops fart över ett grund och river sönder tankbotten och går sedan vidare för att slutligen stanna 3 NM efter första grundkörningen på ett grund med ett minsta djup på fyra meter enligt sjökort. Fartyget står bedömt hårt på grundet med ett avstånd till närmsta land om ca 2NM.

Fartyget är ett Ro/Pax-fartyg med 200 personer ombord och ca. 80 fordon. Fartyget hade totalt ca 650 m³ bunker- och smörjolja ombord när fartyget lämnade avgångshamnen ca. tio timmar tidigare, fördelningen var 520 m³ HFO, 85 m³ MGO och 45 m³ smörjolja.

Vid pejling av tankarna trycker vatten upp olja i en av bottentankarna som vid avgång innehöll 159 m³ HFO med produktbenämning RMG 380. Vidare finns det vatten och olja i tomtankar och det trycks upp olja i avluftningar som tyder på att olja har flyttat sig mellan utrymmen i fartyget efter grundstötningen. Oljan som har läckt ut är spridd över ett mycket stort område från den första grundkörningen och på grund av sjöhävningen fortsätter olja att komma ut även när fartyget står på grund.

(Grundad på händelsen med OP Marco Polo 2023).

2. Ett bulkfartyg blir påseglat av en fiskebåt där fiskebåtens för träffar rakt på SB bunkertank och ungefär 200 ton bunkerolja IFO180 flödar ut från tanken.

(Grundad på händelsen med [OP Kyrkesund](#) 2011).

Bilaga 2: Fördjupning om juridiska grunder

Denna bilaga syftar till att skapa en gemensam förståelse, samsyn och tolkning av ansvar och roller utifrån rådande lagstiftning för att skapa förutsättningar att effektivt hantera en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag.

Bilagan är uppdelat utifrån en inledande diskussionsdel baserat på vissa lagrum som är särskilt relevanta och därefter följer en uppställning lagrum som är aktuella vid olika skeenden och aktörer. Vissa lagar och förordningar bygger på internationella överenskommelser och direktiv som Sverige förbundit sig att följa. Även övergripande miljölagstiftning och ett antal olika sektorlagar kan vara tillämpliga för särskilda behov sett till varje enskild situation.

Beskrivningarna ger en översikt av relevanta lagrum men gör inte anspråk på att vara fullständiga. Ytterligare lagrum kan gälla i särskilda situationer. För detaljer hänvisas läsaren till svensk författningssamling. Det finns frågor som inte detaljregleras av lagar, förordningar och föreskrifter. I vissa fall kan man hänvisa till praxis.

Bilaga 3: Förkortningar, definitioner och översättningar

I listan nedan återges en sammanställning av relevanta begrepp och förkortningar i detta nationella stöddokument, samt hur de är definierade. Därefter följer en lista med begrepp, förkortningar, både svenska och engelska, som Kustbevakningen använder sig av i räddningstjänstarbetet till sjöss med tillhörande definition. Dessa kan vara bra för andra aktörer att känna till även om inte alla återges i detta dokument.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
Akut miljöhändelse	En nationell definition som ska fastställas av Havs- och vattenmyndigheten under 2026. Definitionen ska uppfylla krav enligt havsmiljö- och vattendirektiven
Andra skadliga ämnen	Används i syfte att bredda begreppet olja i och med HNS-konventionen som reglerar ansvar och ersättning vid utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja.
Ansvarsprincipen	Den som har ansvar för en verksamhet i normala situationer behåller sitt ansvar även vid en kris.
Avsikt med beredskap (AMB)	AMB är den ansvarige chefens uttryckta syfte med hur beredskapen ska vara organiserad inför en tänkbar händelse. Det utgår från risker, hotbild och lägesbild
Avsikt med insats (AMI)	AMI förklarar varför insatsen genomförs och vilken övergripande inriktning som ska uppnås
Begränsa (Kustbevakningen)	Det finns olika metoder för att begränsa och förhindra spridning av ett utsläpp. Exempel på dessa är inlåsning av utsläpp, tätning av utsläpp, nödläkning, storskalig fartygsbrandsläckning och nödbogsering.
Bekämpa (Kustbevakningen)	Insatser som syftar till att bekämpa utsläppt olja genom att ta upp den med mekaniska upptagare
Clean-Sea-Net	Det europeiska satellitövervakningssystem som förvaltas av EMSA som alla EU:s stater kan använda.
Digital Miljöatlas	Ett digitalt kartverktyg som kommun och länsstyrelse kan använda för att prioritera vilka skyddsvärda områden och habitat som ska skyddas vid ett landpåslag samt prioriteras för sanering. Verktyget kan även användas för att nedprioritera områden som fungerar som offervikar.
ELS-handboken	Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps stöd: Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst – ELS. Se särskilt inriktningsbeslut, AMI och AMB
European Maritime Safety Agency (EMSA)	Europeiska Sjösäkerhetsbyrån som ansvarar för att förbättra och bidra till ett effektivt sjöfartssystem inom EU.
Förorening	Används ibland som samlingsbegrepp i detta dokument för olja och andra skadliga ämnen
Gemensamma grunder	Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps metodstöd: Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan, är ett aktörsgemensamt ramverk för ledning och samverkan
Geografiskt områdesansvar	Geografiskt områdesansvar innebär att en aktör (kommun, länsstyrelse, regering) har ett samordningsansvar inom ett definierat geografiskt område

Handlingsprincipen	De som är ansvariga för att hantera situationen ska vidta åtgärder utifrån den information och de resurser som finns tillgängliga
Havs- och vattenmyndigheten	Den myndighet som ansvarar för havsmiljön och miljöövervakning i kust och hav samt långsiktig uppföljning av föroreningens påverkan. Havs- och vattenmyndigheten kan även bidra med expertstöd under hantering av utsläpp
Helsinki Commission (HELCOM)	Sekretariatet för Helsingforskonventionen som är en konvention som bland annat samordnar internationell maritim säkerhet och beredskap inom Östersjöregionen
HNS-finder	En databas där cirka 6500 skadliga ämnen ingår
HNS-konventionen	2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen
International Maritime organization (IMO)	FN:s organ för sjösäkerhet, miljöskydd och reglering av internationell sjöfart
ITOPF	ITOPF är en internationell ideell organisation med experter inom oljeskadeskydd. Exempelvis miljöräddning, analys och skadebedömningar, beredskapsplanering och rådgivning, övning, utbildning och informationsdelning.
Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)	Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral som vid behov i sin tur informerar Kustbevakningen vid ett föroreningsutsläpp
Kustbevakningen	Kustbevakningen, ansvar för miljöräddningstjänst till sjöss enligt LSO
Kommunal räddningstjänst	Den aktör som enligt LSO leder en räddningsinsats på land och i vatten enligt kommunalt områdesansvar
Köpenhamnavtalet	Det internationella avtal som samordnar den maritim beredskap och säkerhet inom Norden
Lag om skydd mot olyckor (LSO)	Den principiella lagen som reglerar roller och ansvar gällande räddningstjänst, inkl. miljöräddningstjänst, till sjöss och på land
Landsidan	De aktörer som har ansvar på land i fråga om räddningstjänst, samordning och samverkan när förorening riskerar landpåslag vid maritim olycka
Likhetsprincipen	Verksamheter ska fungera så likt det normala som möjligt även under en kris
Lägesbild	Lägesbild är urval av information som analyseras och sammanställs i form av beskrivningar och bedömningar av läget. Syftet är att ge överblick, förståelse och underlag till beslut och åtgärder.
Länsstyrelsen	Länsstyrelsen är delaktig utifrån sitt geografiska områdesansvar och ansvarar bl.a. för att leda samverkans- och samordningsprocesser med berörda aktörer
Maritim olycka	En maritim olycka omfattar incidenter till sjöss som inträffar oavsiktligt, till följd av misstag eller vårdslöshet, men också avsiktligt till följd av sabotage. Även andra bakomliggande orsaker som tekniska fel, bränder, naturhändelser eller en kombination av dessa kan orsaka en maritim olycka.
Mellan och stor händelse (Kustbevakningens definition)	Motsvarar tills vidare stor miljöhändelse (se begrepp) som är under framställande av Havs- och Vattenmyndigheten
Miljöjouren	Havs- och Vattenmyndigheten arbetar med att få oljeexpertis på plats innan slutet på 2025
Miljöräddningstjänst till sjöss	Det reglerade ansvaret för Kustbevakningen att bedriva miljöräddningstjänst till sjöss enligt LSO 4 kap. Statens skyldigheter § 5
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen

Mål med insats (MMI)	MMI är konkreta och mätbara mål som ska uppfyllas för att avsikten med insatsen (AMI, se begrepp) ska uppnås. De är mer detaljerade och taktiska
Nationell riskbild	Riskbilden som dimensionerar beredskapsarbetet, uppdateras var femte år
Naturvårdsverket	Den myndighet som ansvarar för nationell samordning och prioritering när det gäller allvarliga miljöskador. Naturvårdsverket är en beredskapsmyndighet men har ingen operativ roll vid maritima olyckor
Närhetsprincipen	En kris ska hanteras där den uppstår och av de som är närmast berörda
Olja	Olja tolkas brett i detta dokument och omfattar fossila, vegetabiliska och hybridoljor.
Oljeskadeskydd	Sveriges gemensamma förmåga att hindra och hantera olyckor som innefattar utsläpp av olja. I detta dokument tolkas oljeskadeskydd brett och omfattar även beredskap för förorening från även andra skadliga ämnen (se begrepp)
Operationella oljeutsläpp	Utsläpp av till exempel oljeförorenat läsvatten och oljerester som produceras under normal framfart av fartyg
Regionala- och lokala oljeskyddsplaner	De planer som länsstyrelse och kommun tar fram inom ramen för beredskapsarbetet och oljeskadeskyddet. Planen ska bl.a. täcka frågor som berör sanering och avfallshantering, samt hur samverkan ska bedrivas
Räddningsinsats	De operativa insatserna som genomförs inom ramen för statlig och kommunal räddningstjänst
Räddningsledare	En person som leder en pågående räddningsinsats på skadeplatsen. Har det högsta operativa ansvaret enligt LSO
Räddningsledningssystem	Samverkan mellan flera kommuners räddningstjänst, ibland kallad räddningscentraler. Det finns 18 räddningsledningssystem i Sverige (2025).
Räddningstjänst	Enligt LSO är räddningstjänst de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ansvarar för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön
Räddningstjänstfas	Den tidsram som omfattar pågående räddningsinsatser
Samordning	Samordning är att använda rätt resurser för att göra rätt saker på rätt plats i rätt tid. Effektiv samordning uppnås vid samverkan
Samverkan	Inriktning och samordning genom informationsdelning och överenskommelser i sammanhang där ingen har mandat att bestämma över någon annan
Samverkansprincipen	Myndigheter, företag, organisationer och andra berörda parter behöver dela information och resurser för att kunna hantera krisen på bästa sätt
Sanering	När oljan har lagt sig på land och inte längre sprider sig övergår händelsen till sanering som ofta är en mer långtgående och kostsam process
Saneringsinsatser	De beslut som leder till insatser som vidtas inom ramen för saneringsarbetet på land. Dessa kan pågå parallellt som räddningsinsatser
Saneringsmanual	Saneringsmanualen för olja på svenska stränder (MSB, 2010) används fortfarande som operativt stöd vid sanering. En ny manual är under framtagande
Seatrack Web (STW)	STW är ett prognosverktyg som kan användas för att förutspå föroreningens förflyttning i vatten, SMHI förvaltar STW
Sjöfartsverket	Den myndighet som verkar för att upprätthålla en hållbar maritim miljö, innefattar arbete för en högre sjösäkerhet samt att främja miljöarbetet
Sjöräddningsinsats	Den insats till sjöss som leds av Sjöfartsverket enligt LSO som syftar till att undsätta människor i nöd
Sjösidan	De aktörer som har principiella ansvaret till sjöss i fråga om räddningstjänst, samordning och samverkan vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.
Skyddad plats	Transportstyrelsen kan anvisa haveristill s.k. skyddad plats (Places of refuge, PoR). Dessa är på förväg utpekade längst Sveriges kust

Skyddsvärda områden/objekt	Exempelvis prioriterade strandlinjer, vattentäkter, samhällsviktig verksamhet och infrastruktur. Dessa ska framgå i oljeskyddsplaner
Strandnära oljeskadeskydd	Beredskapen att hantera förorening i strandnära vatten och på land. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har förstärkningsresurser för strandnära oljeskadeskydd
Strandnära vatten	Ett odefinierat vattenområde nära land. Kustbevakningen har juridiskt ansvar för miljöräddningstjänst i detta område men kommunal räddningstjänst ska samverka och bidra för att effektivt bekämpa föroreningen i dessa områden
Svenska sjöräddningssällskapet (SSRS)	SSRS är en ideell förening som arbetar med sjöräddning i Sverige. De utför räddningsinsatser längs Sveriges kuster och i större insjöar
Sveriges ekonomiska zon	Den ekonomiska zonen är det havsområde utanför territorialhavet som sträcker sig upp till 200 nautiska mil från baslinjen
Sveriges sjöterritorium	Sjöterritoriets gräns i havet sträcker sig maximalt 12 nautiska mil utanför baslinjerna men begränsas av den med grannländerna överenskomna avgränsningslinjen. Se vidare den nya lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner.
Tjänsteman i beredskap (TiB)	En TiB är den funktion som har ansvar för att dygnet runt kunna ta emot larm, bedöma situationer och initiera rätt åtgärder i en organisation. T.ex. länsstyrelse, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Kustbevakningen.
Transportstyrelsen	Den myndighet som har ett övergripande ansvar för säker sjöfart och sjötrafik, men har även operativa uppgifter vid olyckor.
Vakthavande befäl	En taktiskt ansvarig chef i beredskap som leder och stödjer pågående eller kommande räddningsinsatser. Ofta underställd VRC
Vakthavande räddningschef	En person i ständig beredskap med juridiskt och operativt ansvar för kommunens eller organisationens räddningstjänst
Vessel Traffic Services (VTS)	System som Sjöfartsverket använder för övervakning av sjötrafiken inom speciellt utsedda områden med hög risk för olyckor
Kustbevakningens begrepp, förkortningar och definitioner	
Avspärkning	Sammanfattande benämning på olika typer av avspärningar (inre avspärkning, yttre avspärkning och avlastningsavspärkning) som RL får vidta enligt räddningstjänstlagen i syfte att säkerställa området.
Agent	Ett fartyg eller rederis lokala representant.
Ballast tank	Barlasttank. Tank ombord på fartyg vars syfte är att påverka trim och stabilitet. Fylls vanligtvis med havsvatten.
Baspunkt	Plats på skadeområdet där en rök-/ kemdykinsats påbörjas och där rök-/ kemdykledare befinner sig under insats.
Brandman	På fartyg: en utsedd besättningsman som ingår i egenskydd. I kommunal räddningstjänst: rök/kemdykare.
C Stab	Stabschef, person som i Kustbevakningens stab leder arbetet under RL under pågående insats.
CBRNE	Engelsk förkortning för farliga ämnen innehållande kemikalier, biologiskt, radioaktivt, nukleärt och explosivt.
Containerfartyg	Fartyg konstruerat för att transportera last som är förpackat i containrar. Standardstorleken på lastbärarna (containrarna) är 20 eller 40 fot.
Flambar/flyktig vara/ämne	En vara/ett ämne som vid temperatur understigande 60oC avger gaser i sådan mängd, att de vid blandning med luft kan antändas. (IMO klass 3).
Förorenat vatten	Inom Kustbevakningen delas vatten som förorenat eller inte i enlighet med AFS Dykeriarbete. Se även Kontaminerat vatten
Hybridoljor	Bränslen med låg (0,5%) eller ultralåg (0,1%) svavelhalt, oftast en blandning av olika typer av oljor med olika svavelreducerande tillsatser

Händelser	Samlat begrepp för olyckor och incidenter.
IMDG-koden	International Maritime Dangerous Goods Code. Föreskrifter om transport av farligt gods till sjöss som är utarbetade av Internationella sjöfartsorganisationen. Översatta till svenska av Sjöfartsverket och är de gällande reglerna vid transport av farligt gods till sjöss.
Incident	Avvikelse, tillbud eller olycka.
Insatsområde (enl. AFS)	Där räddningstjänst, industriräddningsorganisation eller liknande kommer eller kan komma att genomföra rök-/ kemdykarinsatser.
Insatsplan	Plan som allmänt visar vilka åtgärder en räddningsstyrka kan vidta mot ett objekt i samband med insats och vilka lokala förhållanden som påverkar genomförandet av insatsen.
Insattid	Tiden från larm till insats påbörjas.
ISK	Förkortning för inriktnings-/ samordningskontakt.
MARPOL	1973 års havsföroreningskonvention (International Convention for the Prevention of Pollution from ships at sea).
MARPOL 73/78	1973 års havsföroreningskonvention (International Convention for the Prevention of Pollution from ships at sea) med tillägg av ett protokoll år 1978.
Miljöräddningsinsats	Från det att RL har beslutat att insatsen inleds enligt de kriterier som anges i LSO, till dess han beslutar att den upphör.
Miljöräddningstjänst	Den del av räddningstjänsten som ansvarar för när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller när det föreligger en överhängande fara för detta.
Miljöskyddsfartyg	Kustbevakningens miljöskyddsfartyg används i första hand för oljebekämpning och i andra hand för övervakning.
Mineralolja	Olja, bestående av en blandning av kolväten och naturligt förekommande eller framställd ur ämne som förekommer som mineral eller har mineraliskt ursprung. Beståndsdelarna är paraffin-, naften- och aromatiska kolväten.
NCP	National Contact Point
NOSC	National On Scene Commander. Leder nationella styrkor vid en internationell insats.
Nödläktring	Omfördelning/överföring av last för att förhindra utsläpp av olja och farliga ämnen.
Oljeskada (enl. sjölag)	Definition i sjölagen kap 10 1§, dels skada som orsakats av förorening genom olja från fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder.
Olycka olja (enl. sjölag)	Enligt sjölagen kap 10 1§. Sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om sådan skada.
P & I certifikat/försäkring	”Protection and indemnity insurance”. Är det försäkringsbrev som fartyg ska ha för att täcka skador hos tredje part, t.ex. miljöskador.
RAKEL	Radiokommunikationssystem.
RDL	Förkortning av rök-/kemdykledare.
Reserv grupp	Består av två rök/kemdykare. Gruppen ska vara tillgänglig för insats för att stödja eller byta av insatsgrupp och ska finnas i anslutning till baspunkten.
Riskbedömning	Är en del av riskanalysen. Man tar ställning till sannolikheten för att uppmärksammade risker ska få konsekvenser.
Riskområde	Område inom vilket ytterligare skada kan ske. Riskområde måste alltid upprättas då speciell personlig skyddsutrustning krävs för den räddningspersonal som ska arbeta i omedelbar närhet till skadan, d.v.s. inom riskområdet. Denna bedömning ger underlag till zonindelning.

RL	Räddningsledare
Saneringsplats	Plats och område för sanering av kontaminerade personer och/eller materiel, vilken upprättas i anslutning till riskområdet och baspunkten.
SOSC	Supreme On Scene Commander. Leder internationella styrkor vid miljöinsatser.
OSC - Olja	On-scene commander olja
OSC - ER	On-scene commander emergency response
OSC	On-scene coordinator, (ansvarig int för livräddningsinsatser styrs av JRCC).

I listan nedan finns en tabell över vissa centrala ord och begrepp som är aktuella vid en maritim olycka med förorening till sjöss, samt dess översättning till engelska. Listan är uppdelad utefter tre kategorier:

- Ämne; ämnesrelaterade begrepp
- Insatsrelaterade begrepp
- Material; Utrustning

Ämne; ämnesrelaterat	
Angripen	Affected
Animalisk el. Vegetabilisk olja	Fatty oil
Avdunstning	Evaporation
Bensin	Gasoline
Blandningar	Compounds
Brandfarlig	Flammable
Brännbar	Combustible
Densitet	Density
Dieselbrännolja	Diesel fuel oil
Dieselbrännolja	Marine gas oil
Dödlig	Lethal
Emulgering	Emulsification
Farliga och skadliga ämnen (HNS)	Hazardous and noxious substances
Flampunkt	flash point
Flyt-, flytande	Buoyant
Flytförmåga	Buoyancy
Fotogen	Kerosene
Förbränning av avfall	Incineration
Förbränning på plats	In situ burning
Förenlig, kompatibel	Compatible
Förgiftning	Poisoning
Förorena	Contaminate
Förorening	Contaminant; Pollutant
Giftig	Toxic
Göra sig av med	Dispose of
Infekterat	Infected

Innehålla; innesluta	Contain
Känslig	Vulnerable
Lista över farligt gods	Dangerous goods list
lägsvavligt tjockoljebränsle LSFO	Low sulphur fuel oil LSFO
Oljeattraherande	Oleophilic
Oljeavvisande	Oleophobic
Oljeklump	Tar ball
Oljeskadad fågel	Oiled bird
Oljeutsläpp	oil leak
Pour point	Pour point
Råbensin	Virgin naphta
Råolja	Crude oil
Sanering	Decontamination
Skada	Damage
Skadlig (ej dödlig)	Sub lethal
Skadlig, farlig	Noxious
Skilja åt	Separate
Skräp	Debris
Stelna	Solidify
Syra	Acid
Tung brännolja	Heavy fuel oil (HFO)
Upplösning	Dissolution
Viskositet	Viscosity
Ånga	Vapour, steam
Ångtryck	Vapour pressure
Insatsrelaterat	
Assistans	Assistance
Avlopp	Drain
Basplats	Forward operating base
Bedömning	Assessment
Bekämpa	Combat
Bekämpningsoperation	Combat operation
Bekämpningsåtgärder	Cleanup measures
Beredskapsplan	Contingency Plan
Besättning	Crew
Bogsering	Towing
Bärga	Recover
Bärgning	Salvage
Ekonomisk zon	Exclusive Economic Zone, EEZ
Full beredskap	General alert
Förskjuten last	Shifted cargo

Försäkring, försäkran	Assurance
Försök, test	Trial
Förutsägelse	Prediction
Grundstötning	Grounding
Kantra, kapsejsa	Capsize
Kapten	Captain
Krav	Requirement
Lastningshamn	Loading port
Ledning	Command control
Läcka ut; läckage, utsläpp	Release
Lägga ut (om utrustning)	Deploy
Läktra	Lighter
Läktring	Lightering
Mottagningsanläggning	Reception facility
Motåtgärd	Countermeasure
Motåtgärd, bekämpning	Response
Muddra; mudderverk	Dredge
Myndighet	Authority
Nedsänkning	Submersion
Nödläge	Emergency situation
Nödläktring	Emergency lightering
Nögbogsring	Emergency towing
Oljeupptagning	Oil recovery
Prognos	Forecast
Prognostisera	Forecasting
Redare	Ship owner
Sjöräddning	Search and rescue at sea
Sjöräddningscentral (JRCC)	Joint Rescue Coordination Centre
Skyddad plats	Place of refuge (PoR)
Territorialhav	Territorial sea
Transport, befraktning	Carriage
Upprätthålla, genomdriva	Enforce
Vattenlinje	Waterline
Vårdåtgärder av oljeskadade djur	Oiled wildlife response, OWR
Återställande	Restoration
Överträdelse (av lag)	Violation (of laws)
Material; utrustning	
Absorberande länsor	Oil Absorbent Boom, sorbent boom
Bogserbåt	Tug

Bogser wire, bogseringslina	Towing wire
Bärgningsfartyg	Salvage ship
Gastankfartyg	Gas carrier
Gods	Goods
Kärl / Container	Container (vessel)
Last	Cargo
Lastfartyg	Cargo vessel
Lotsbåt	Pilot vessel/boat
Länsa (oljelänsa)	Boom
Länsa (oljelänsa)	Oil boom
Länsa för öppet hav	High sea boom
Styrutrustning för centrering av bogser-wire	Towing pins
Undervattensfarkost	Submersible
Upptagare	Skimmer

Bilaga 4: Internationella samarbeten och avtal

Avtal	Sammanfattning
EU:s civilskyddsmekanism och Europeiska unionens sjösäkerhetsbyrå (EMSA)	Medlemsstaterna i EU kan begära stöd direkt från varandra eller via Emergency Response Coordination Center (ERCC).
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är nationell kontaktpunkt för Civilskyddsmekanismen för insatser på land, och Kustbevakningen för insatser till sjöss.	EMSA bistår med stöd för sjösäkerhet och förorening från fartyg genom b.la. kontrakterade fartyg och förrådsställda förstärkningsresurser i Östersjön och satellittjänster.
Bonnnavtalet	Bonnnavtalet omfattar engelska kanalen och Nordsjöområdet med bland annat Skagerrak.
Köpenhamnavtalet	Enligt 9 kap. 1 § första stycket LSO kan Kustbevakningen begära hjälp enligt överenskommelse mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige.
Helsingforskonventionen (HELCOM)	Omfattar räddningsinsatser i händelse av utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen i Östersjön. Inom HELCOM finns omfattande expertis på flera områden ⁴² .
Beredskapskonventionen och dess tilläggsprotokoll (OPRC & OPRC-HNS)	Dessa bestämmelser är framtagna av <i>International Maritime Organisation</i> (IMO).
Avtal om samarbete om beredskap vid förorening i Arktis (Arktiska rådet)	Arktiska rådet är ett forum för samråd och samarbete i de arktiska länderna mellan de fem nordiska länderna, Kanada, Ryssland och USA. Det finns en guide om olycksförebyggande insatser, beredskap och åtgärder vid utsläpp och oljebekämpning i arktiska vatten.
Internationella oljeskadefonderna	Internationella oljeskadefonderna ska underrättas vid fartygsolyckor som kan innebära att ekonomiska krav ställs på fonderna. Kustbevakningen (m.fl.) begär ersättning för sina miljöräddningskostnader enligt 10 kap sjölagen (oljeskadeersättning).

⁴² Tillgänglig utrustningen inom HELCOM är sammanställd i en [excelfil](https://helcom.fi/action-areas/response-to-spills/response-equipment/) där man kan filtrera olika kategorier: <https://helcom.fi/action-areas/response-to-spills/response-equipment/>

Bilaga 5: Provtagning av olja och andra skadliga ämnen

Varje händelse är unik och man måste vid varje händelse fundera igenom syftet med provtagningen och hur den bäst samordnas mellan olika aktörer, så att provtagning inte ”faller mellan olika stolar” eller görs dubbelt. Vill man följa effekterna av ett utsläpp behöver man veta två saker:

1. Hur var tillståndet i miljön innan utsläppet?
2. Vad exakt kom ut i miljön nu?

Det är därför önskvärt att den regionala och lokala miljöövervakningen är med i det förebyggande arbetet och kopplar in den nationella miljöövervakningen.

Kustbevakningen är ofta den enda aktören som kan ta prover direkt vid olycks- och utsläppskällan. Dessa prover riskerar inte på samma sätt att påverkas av omgivningsfaktorer innan analys, vilket gör dessa prover särskilt viktiga för brottsutredning, saneringsarbetet och miljöuppföljning.

Ju mer provtagning och analys kan samordnas och delas, ju färre prover behöver genomföras och bekostas. För många ämnen är analyserna kostsamma och ibland måste laboratorier utanför landet användas.

Det kan också vara problematiskt om det finns många prover när det kommer till ansvarsutkrävande eftersom förorenaren kan försöka hävda att det inte är deras produkt om proverna skiljer sig åt för att undvika ersättningskrav.

Som standard bör Kustbevakningen ta två prover inom ramen för miljöräddningstjänst eftersom prov som analyseras i brottsutredning ofta hamnar under utredningssekretess. Dessa två prover är:

- Ett som går till snabbanalys.
- Ett som analyseras mer ingående och vars analysresultat kan delas med exempelvis miljöövervakningen.

Eftersom syftet är att stödja en pågående miljöräddningstjänstinsats behöver provsvaret erhållas relativt snabbt. Det gör att detta provanalyseras ”lite enklare” och på färre parametrar än provet som tas för brottsutredning. Snabbprovet ger svar på vad utsläppet består av i stort, och provet som analyseras mer noggrant syftar till att utsläppets ”fingeravtryck” kan säkerställas inför uppföljning av utsläppets miljöpåverkan.

Syftet med provtagning för brottsutredning är att resultatet ska underlätta för Kustbevakning, Polis och åklagare att utreda om brott har begåtts, binda fartygslast med utsläpp och eventuellt ligga till grund för ett åtal eller beslut om företagsbot.

Provtagning kan påbörjas redan under händelsen, men sker i huvudsak både efter och långt efter händelsen. Det kan ta lång tid innan vissa miljögifter vandrar upp i näringskedjan, vilket gör att det också kan ta lång tid innan det går att se och bedöma utsläppets totala miljöpåverkan. Uppföljning kan därför behöva pågå långt efter själva utsläppet.

Det prov som Kustbevakningen tar inom miljöräddningstjänsten kan många gånger ersätta behovet av särskilda prover för saneringsinsatsen.

Det händer dock att till exempel olja slår upp på stränder som behöver saneras, utan att Kustbevakningen har varit ute och tagit prov. Det kan då röra sig om utsläpp från okända källor. Om det saknas analys svar från provtagningen av det skadliga ämnet inför eller under saneringsfasen kan analyser behöva genomföras. Både utifrån arbetsmiljöfrågor och andra praktiska frågor om avfallshantering, såsom mellanlagring och destruktion.

Tabellen nedan ger en sammanfattning av provtagning som sker antingen före, under eller efter det att föroreningshändelsen inträffat, samt dess syfte och vem som utför det.

Namn	Syfte	Före	Under	Efter	Vem	Övrigt
Referensprov miljö	Syftet är att ha något att jämföra med efter utsläpp.	X	(X)		Länsstyrelser, kommuner, (Kustvattenförbund)	Ingår eller bör ingå i den regionala eller lokala miljöövervakningen.
Uppföljning av miljöpåverkan (miljöövervakning)	Syftet är att följa upp påverkan på miljön.		(X)	X	Länsstyrelser, kommuner, (Kustvattenförbund)	
Miljöräddningstjänst	Stödinformation för planeringen av insats och bekämpningsarbete		X		Kustbevakningen	
Brottsutredning	Att säkra opartiska och icke-kontaminerade oljeprover är avgörande för att kunna identifiera oljan		X		Kustbevakningen	
Indikering av farliga ämnen	Nationell förstärkningsresurs för indikering av okända farliga ämnen. Görs i syfte att snabbt identifiera ämnet för att sätta in rätt åtgärder och skydda insatspersonalen. Mätutrustning för direktanalys på skadeplats.		X		Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Storstockholms brandförsvär och Räddningstjänsten Storgöteborg har utrustningen och särskilt utbildad personal.
Provtagning inför/under saneringsfasen	Ett syfte är att avgöra hur upptagen olja ska hanteras. Ett annat att verifiera att den olja som når land kopplas till utsläpp och sedan ligger till grund för saneringskostnader. Ytterligare ett kan vara för att ge svar på arbetsmiljöfrågor.		X		Kommuner	Syftet med detta prov är delvis snarlikt de prov Kustbevakningen tar.

UTKAST