



**Räddningstjänsten  
Västra Blekinge**

## Insatsutvärdering nivå 3

Datum

2024-09-05

Olycksutredare

Magnus Kärvhag

Diarienummer

2024-000916

### Insatsutvärdering oljeutsläpp Marco Polo



#### Upplysningar om olyckan

Larmtid:	Söndag 2023-10-22
Adress:	Havet utanför Hörvik
Olyckstyp:	Utsläpp farligt ämne
Objektstyp:	Statligt vatten och hamnområde
Insatsrapport nr:	G2023.127139 och G2023.130011

Utvärderingen utfördes av olycksutredare Peter Jönsson och sammanställdes av Magnus Kärvhag.

## Innehållsförteckning

1.	Bakgrund .....	3
2.	Syfte.....	3
3.	Metod.....	3
4.	Genomgång av insatsen i stort.....	4
4.1	Fas 1. Evakuering 2023-10-22 .....	4
4.2	Fas 2. Skadehantering 22-28 oktober .....	4
4.3	Fas 3. Evakuering 2024-10-29 .....	8
4.4	Fas 4. Skadehantering 29 oktober -4 november.....	8
4.5	Fas 5. Avslut, materialhantering och återställning .....	10
5.	Diskussion och analys .....	12
5.1	Lägesbilden .....	12
5.2	Roll- och ansvarsfördelning.....	12
5.3	Samverkan.....	14
5.4	Stabsarbete .....	14
5.5	Områdesledning.....	15
5.6	Materielhantering .....	15
5.7	Bärgningen .....	16
5.8	Metod och teknik.....	16
5.9	Säkerhet och tillbud .....	17
5.10	Dokumentation .....	17
6.	Erfarenheter och förslag till åtgärder.....	18
6.1	Lärdomar för svensk räddningstjänst .....	18
6.2	Lärdomar för Räddningstjänsten Västra Blekinge .....	18

## **1. Bakgrund**

Enligt 3 kap 10 § i Lagen om skydd mot olyckor skall kommunen se till att alla olyckor som föranlett räddningsinsats utreds i skäligen omfattning. Detta för att klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet samt hur insatsen har genomförts.

## **2. Syfte**

Utvärdering av räddningsinsats syftar till att kartlägga hur räddningsinsatsen har genomförts. Utvärderingarna ska inte rikta kritik mot någon enskild, utan resultatet av utvärderingen ska visa på hur Räddningstjänsten och samverkande aktörer ständigt kan förbättras och effektiviseras. Genom utvärderingarna kan man:

- Ge svar på om målet med räddningstjänst uppnåtts (hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö).
- Ge svar på om räddningsinsatsen varit effektiv.
- Ge svar på vilka svårigheter och/eller framgångar som uppstått under insatsen, enligt MTO - perspektivet (människa, teknik, organisation)

## **3. Metod**

Utvärderingen sker i normalfallet genom att inblandade befäl samlas och går igenom insatsen metodiskt och där utvärderingen leds av en brandingenjör eller insatsutvärderare som själv inte haft någon funktion vid insatsen, alternativt av en extern utvärderare. Även externa aktörer kan kallas, exempelvis ambulanspersonal, objektsägare, verksamhetsutövare m.fl.

I den aktuella utvärderingen var tillgängliga interna olycksutredare insatta i händelsen i olika omfattning vilket ger avkall på kravet om opartiskhet.

Insatsutvärdering av aktuell händelse görs som en nivå-3 utvärdering och ska belysa följande punkter:

- Insatsen i stort
- Diskussion och analys
- Erfarenheter och förslag till åtgärder

Vid utvärderingen närvarade följande personer: Peter Jönsson Räddningstjänsten Västra Blekinge (utvärderare) och Magnus Kärvhag Räddningstjänsten Västra Blekinge (utvärderare). För övrigt deltog aktuella befäl i funktionerna Regional Insatsledare och Insatsledare från Räddningstjänsten Östra Blekinge och Räddningstjänsten Västra Blekinge.

## **4. Genomgång av insatsen i stort**

### **4.1 Fas 1. Evakuering 2023-10-22**

Söndagen den 22 oktober 2023 kl. 07.17 larmar SOS Alarm Insatsledaren (IL) om att bistå Sjöfartsverket med en eventuell evakuering av passagerare ombord på fartyget Marco Polo. SOS informerar om att fartyget har gått på grund nordost om Hörvik i Pukaviksbukten och har 70 passagerare ombord. Även Kustbevakningen (KBV) har fått larm. Information förmedlas också om att det luktar diesel i Hörvik. Regional insatsledare (RIL) meddelas kl. 07.48 och en kontakt tas med Insatsledaren för att få fram en lägesbild. Efter kontakt med JRCC och KBV består lägesbilden av att personer ska evakueras från haveristen till hamnen i Stilleryd (Karlshamns Hamn AB) och att det finns diesel i havet. KBV är ännu inte på plats utan Sjöräddningssällskapet bedöms vara först på plats.

En räddningsstyrka från Karlshamn larmas för att bistå Sjöfartsverket, Region Blekinge och polisen med omhändertagandet av evakuerade i Stilleryd. Första insatsperson, Fip, Sölvesborg larmas också för att kontrollera diesellukten i Sölvesborg. Uppdragen avslutas när passagerarna omhändertagits och kontrollerats tillsammans med Regionen. Lukten kunde efter en stund kopplas ihop med haveristen och även den insatsen avslutas. Fokus läggs nu på utsläppet i havet. En stab sammankallas till Karlshamns brandstation efter att vissa informationsinsatser genomförts. Karlshamns och Sölvesborgs kommuner, POSOM, förbundschef, räddningschef, länsstyrelsen och Miljöförbundet Blekinge Väst informeras om händelsen och aktuell lägesbild.

### **4.2 Fas 2. Skadehantering 22-28 oktober**

#### 22 oktober 2023

RIL kontaktar MSB, via Tjänsteman i beredskap, för att förbereda anskaffande av oljeskyddsdepåer. Närmaste förråd finns i Malmö. RIL har vidare kontakt med MSB (oljeskyddsexpert) som är tveksam till att skicka utrustning eftersom det är dieselolja, enligt KBV's lägesbild. RIL anser ändå att förrådet bör flyttas ut till Karlshamn som en extra säkerhet. Tillsammans görs bedömningen att avvakta och eftersöka mer information från Kustbevakningen som är på plats. Kustbevakningen får dock inte några bra bilder över området eftersom molnen ligger lågt och sikten är dålig. Varken flyg eller drönare går att använda.

Staben är aktiv i Karlshamn från kl. 10.00. RIL tillsammans med två inkallade befäl från RIL-funktionen tjänstgör. Vid kontakt med KBV (RL och stabschef) anges att det fortsatt är dieselolja som har läckt ut och att denna inte bedöms vara sanerbar för KBV eller för räddningstjänsten. SSRS har länsat in runt haveristen och man avser att försöka pumpa upp dieselolja som läckt ut innanför länsen. Räddningstjänstens stab konstaterar att insatser i havet är KVB's uppgift. RIL begär också en spridningsprognos för oljan, KBV lovar att återkomma. Befintlig oljeskyddsplan öppnades, men bedömdes vara allt för generell för att ge det stöd som efterfrågades.

Vid lunchtid får en medlem i staben ett mejl från SSRS. Där meddelas att båtarna kör i tjock olja och att det är mycket olja på havsytan och i vikarna norr om Hörvik. Oljan kommer att nå land inom kort. Oljan är av typen HFO380 (tjockolja).



*Bild 1: Bild från SSRS lunchtid 22 oktober*

Kl. 13.30 genomförs ett första stabsmöte (benämns storgrupp) i Karlshamn. Sölvesborgs och Karlshamns utsedda saneringsledare, kris- och beredskapssamordnare Sölvesborgs kommun, säkerhetsskyddschef Karlshamns kommun, två miljöhandläggare från Miljöförbundet deltar tillsammans med räddningstjänstens stab. RIL drar läget i stort: Mycket sanerbar olja finns utanför länsen vid haveristen. Oljan är på väg mot kusten, vinden kan dock vända och då slår det längre norrut. Saneringsarbetet kommer att ta lång tid. Följande delar tas sedan upp:

- Skapa en saneringsorganisation
- Resursförstärka med ytterligare ett oljeskyddsförråd
- Resursförstärka med oljeskyddsexpert
- Prioritera känsliga kuststränder
- Skapa ny lägesbild.

RIL beslutar att anskaffa ytterligare ett MSB-förråd, vilket kommer från Oskarshamn. Sölvesborgs kommun får ansvar för att upprätta en saneringsorganisation. RIL fattar beslut om avsikt med insats, AMI:

Vi betraktar inte insatsen som en (kommunal) räddningsinsats utan som ett saneringsuppdrag (mindre inslag av räddningstjänstuppdrag). Endast länsning av kommunala hamnar betraktas som räddningstjänst.

Kontakt tas med saneringsexpert (MSB) för att delge staben erfarenheter av att starta upp en oljesaneringsoperation. Hamnplanen i Hörvik utses som plats för saneringsverksamheten och kommunens stabsarbete kommer att flyttas till kommunhuset i Sölvesborg.

Kl. 14.45 kommer information från SSRS att oljan är mycket nära land och på väg mot Krokås. Eftersom KBV inte begärt något stöd fattas beslut om att stänga hamnarna i Krokås och Hörvik då det är kommunalt ansvar i dessa hamnar. Resurssättning görs med Mjällbystyrkan, Karlshamnsstyrkan och IL.

Kl. 15.00 genomförs stabsmöte (storgrupp) i Karlshamn. RIL drar läget i stort: Det finns en stor mängd materiel i MSB's containrar t.ex. personlig skyddsutrustning för 50 pers. Ytterligare en depå är beställd från Oskarshamn, landar i Karlshamn dagen efter kl. 08.00. MSB-experten håller på att inventeras. RIL påminner kommunerna att en organisation för påfyllning av materiel bör komma igång så fort som möjligt. Vi har nu två pågående kommunala räddningsinsatser i Krokås respektive Hörvik.



*Bild 2: Arbete med att stänga Krokås hamn*

Kl. 15.45 genomförs möte med Länsstyrelsens Inriktning- och samordningsfunktion, ISF, med deltagande från bl.a. kommunerna, räddningstjänsten och KBV. Stabschefen drar lägesbilden: Något oklart var oljan drar. Troligt landpåslag i någon omfattning. Trolig spridning Hörvik-Lörby kladd. Räddningstjänsten påpekar behovet av spridningsprognos.

Kl. 17.00 genomförs stabsmöte (storgrupp) i Karlshamn tillsammans med oljeskyddsexperter från MSB's förråd som nu har anlänt. Lägesbilden går igenom och experterna lyfter några viktiga punkter att tänka på:

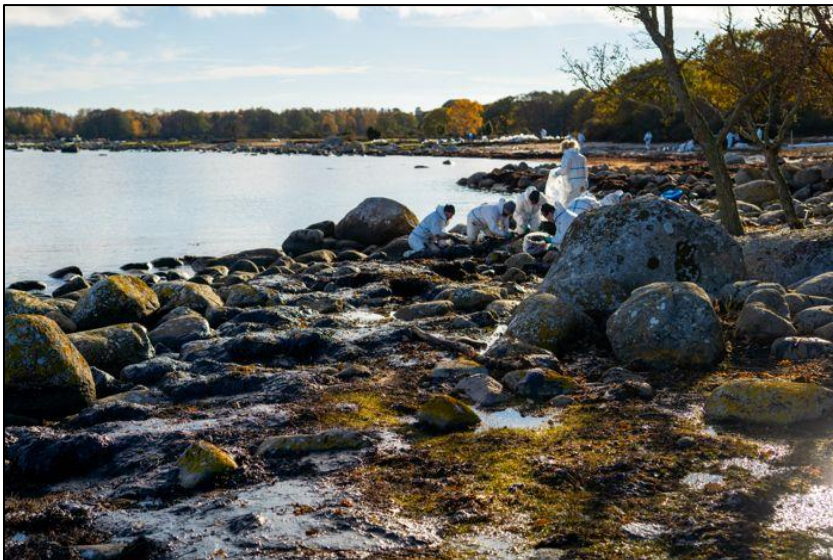
- Saneringen kommer att generera stora kostnader varför varje aktivitet och inköp bör märkas
- Skaffa tillstånd för mellanlagringsplats
- Lös transportkedja med täta containrar
- Återanskaffning av personlig skyddsutrustning måste komma igång
- 25 personer kommer att utbildas under måndagen i sanering
- Direkt på morgonen ska ny lägesbild skapas innan arbetet kör igång så att vi gör rätt saker
- Sölvesborgs kommun startar krisledningsstab och saneringen leds från Hörvik där också KBV finns på plats
- Bevakning av förråd sker under natten (väktare eller trygghetsvårdar)
- Räddningstjänsten ser till att hamnen spärras av med hjälp av polis.

Efter samverkan i mindre grupper bedöms stabens arbete kunna avslutas kl. 20.00. Räddningstjänstens stab har inte ändrat uppfattning om kommunal räddningstjänst, utan fastställt AML gäller. Just nu pågår kommunal räddningstjänst i två hamnar, en statlig räddningsinsats i havet och en kommunal saneringsinsats.

### 23-28 oktober 2023

Kl. 09.30 den 23:e oktober genomförs möte i Hörvik med företrädare från Sölvesborgs kommun, oljeskyddsexperter, KBV och räddningstjänsten. Ett stort antal medarbetare, som ska sanera i området, från Sölvesborgs kommuns förvaltningar och bolag deltar också. MSB's expert drar det aktuella läget att det finns mycket olja norr om Krokås med en konsistens av "chokladpudding". Ingen olja observerad norr om Lörbykladd, dock är påslaget på kustlinjen ca. 3 km. KBV gör en första uppskattning att 170 m<sup>3</sup> har läckt ut, där mycket är tjockolja. Spridningsprognos eller simulering är inte klart. Ett behov presenteras, av saneringsledaren, till räddningstjänsten att stänga av två vikar i höjd med Spraglehall för att minska behovet av sanering. Samverkan söks med SSRS om stöd att komma in i området, men det bedöms för grunt att köra in med båt. Senare bedöms att det inte är möjligt med en snabb insats och följaktligen bedöms insats från räddningstjänsten inte behövas.

Resten av första veckan handlar främst om att hantera samverkan med andra myndigheter, materielhantering och tolkning av räddningstjänstens roll.



*Bild 3: Pågående sanering Foto: Sölvesborgs kommun*

En mängd samverkansmöten hålls under veckan där länsstyrelsen har den ledande rollen för att sammanfatta lägesbilden. KBV rapporterar kontinuerligt om deras arbete och hur mycket olja som tagits upp. Räddningstjänsten upprepar vid alla möten att vi har två pågående insatser i två kommunala hamnar. Stöd med personal och resurser erbjuds Sölvesborgs kommun, men läget bedöms inte akut just nu. KBV får också frågan ett flertal gånger om stöd, men avböjer. Behovet av tidig information om bärgningen påtalas också. Sannolikt ska haveristen till Stilleryd och både hamnbolaget och räddningstjänsten behöver tid att förbereda mottagandet.

Materielen som larmats från MSB's oljeskyddsförråd anlände under söndagen och måndagen. Inriktningen är att materielen endast får användas i räddningstjänstskedet och inte i saneringsskedet. På måndagskvällen, 23:e oktober fördes samtal med företrädare för MSB om att få använda utrustningen, även i saneringsskedet, nu när den ändå står i Blekinge. Klartecken lämnas då. Ytterligare tre möten krävs dock för att så småningom få helt klart att använda materielen. Den 1 november lämnas klartecken att använda den statliga förstärkningsmaterielen även i saneringsskedet.

Räddningschefen var samverkansperson för hela operationen för räddningstjänstens del under hela första veckan. En rad frågor ställdes om räddningstjänstens roll i den stora insatsen. Även MSB hör av sig med frågor om räddningstjänstens roll. Räddningschefens uppfattning kvarstod att det pågår en kommunal saneringsinsats på land och en statlig räddningsinsats till havs. Bedömningen var att nu ligger oljan statistiskt i vikar och på land, således finns det inte längre ett behov av ett snabbt ingripande (LSO 1 kap 2§). Om insatser krävs för att hindra att olja sprider sig ut mot havet är det KBV's ansvar att vidta åtgärder. Ingen stödbegäran kom från KBV. På onsdagen den 25:e oktober hålls ett särskilt möte i Karlshamn, med deltagare i ledande positioner från länets räddningstjänster, för att diskutera rollfördelningen. Samma slutsats om räddningstjänstens roll dras där. Mötets inriktningen blev att söka kontakt med KBV för att stämma av läget, men det var svårt att få kontakt med KBV i ärendet. Även Sölvesborgs kommun drar samma slutsats att saneringen inte är kommunal räddningstjänst.

### **4.3 Fas 3. Evakuering 2024-10-29**

Väderläget under veckan har succesivt försämrats vilket skapat nya förutsättningar. På förmiddagen den 29 oktober håller Länsstyrelsen ISF-möte och där rapporteras att det är tjockt med olja runt Marco Polo och att oljan rör sig mot Karlshamn. KBV gör bedömningen att fartyget riskerar att brytas itu. RIL kontaktar MSB's TIB för att förstärka med ytterligare oljeskyddsförråd.

På eftermiddagen är RIL på plats i KBV's stab i Hörvik för samverkan. Information kommer då om att haveristen har gått av grundet och driver. Larm om livräddning kommer och JRCC begär stöd om att ta emot evakuerade i Hörviks hamn. Mjällbystyrkan larmas till Hörvik för att ta emot drabbade. SL Mjällby får även uppdrag att ta fram en lokal som rymmer de personer som uppges vara på båten, 39 st. Alla evakuerade kvarstannar dock i hamnkontorets lokaler. Färjan går på grund igen och blir ståendes stadigt på botten. Livräddningsfasen avlöper odramatiskt.

### **4.4 Fas 4. Skadehantering 29 oktober -4 november**

Återigen samlas en stab på brandstationen i Karlshamn för att hantera det nya läget. Inledningsvis tas kontakt med Miljöförbundet för att få en första uppfattning om prioriterade områden nu när oljan driver mot Karlshamn. På Länsstyrelsens ISF- möte rapporterar KBV att ny simulering är utförd som pekar mot Karlshamnsområdet och mot Norge gryt. KBV har personal på plats i Norge där det stinker olja och att det sannolikt kommer att slå in där. MSB meddelar att ytterligare ett oljeskyddsförråd är på väg från Härnösand.

Miljöförbundet meddelar tre prioriteringar; Munkahusviken, Västra Hålavik och Boön. Även två passager vid Nabben vid Mörrumsåns mynning, är prioriterade. Stabschefen fattar beslut om att inleda räddningsinsats vid Munkahusviken, Västra Hålavik, vid bron till Boön och vid Nabben (två passager). Staben får också signaler om att kraftverket vid Kölön, som är samhällsviktig verksamhet, bör prioriteras. Även där inleds räddningsinsats med att stänga av Munkahusviken. Samverkan med Karlshamns kommun medför att en räddningsinsats inleds med att lägga strandduk på Sternö badplats. Räddningsinsatser med länsor i olika omfattning inleds också vid Sibben, Norge i Sölvesborgs kommun och Vägga och Näsvisken i Karlshamns kommun.





Bild 4: Länsor vid Nabben t.v. och vid Boön t.h.

En ny organisation skapas för att hantera händelsen mer effektivt. Tre roller skapas;

- Räddningsledare (beslutsfattare) med RIL-kompetens
- Samordnare Karlshamn med IL-kompetens
- Samverkansperson Hörvik med styrkeledarkompetens.

Staben personalsätter schema fram till och med fredag 3 november och en stabsarbetsplan upprättas. Räddningschefen fattar nytt beslut om avsikt med insats, AMI:

I första hand utföra räddningstjänst där så är påkallat, främst i kommunala hamnar. I andra hand bistå Karlshamns och Sölvesborgs kommuner med åtgärder kring miljöräddning och vid samhällsviktig verksamhet. Åtgärder görs för att underlätta saneringsinsatsen.

Den 1 november kl. 11.00 fattar RL beslut om att inleda räddningsinsats i Stillerydshamnen dit haveristen sannolikt kommer att bärgas. Vår samverkansperson i Hörvik fick informationen från KBV's stab att det börjar närma sig bärgning. Kl. 16.00 meddelar IL att alla förberedelser är gjorda för mottagandet i Stilleryd. KBV har meddelat att de kör igång med transporten till Stilleryd när det ljusnar. Oljeläckaget rapporteras också vara mindre är befarat. Kl. 18.30 kommer det formella beskedet från KBV att bärgningen påbörjas följande dag.

Kl. 08.30 den 2 november begär RL stöd av KBV med oljeupptagning i Stillerydshamnen. KBV bifaller snabbt begäran om stöd om att ta upp olja på kommunalt vatten i samband med bogseringen. Kl. 11.05 rapporterar IL att Marco Polo ligger vid kaj i Stilleryd. Trots goda förberedelser uppstår en del överraskningar t.ex. att ett läktringsfartyg skulle angöra innanför länsen och att sanering av fartyget skulle göras innanför länsen. Detta löstes dock snabbt på plats. Samordning och samverkan mellan räddningstjänsten, KBV, Karlshamns Hamn AB och bärgningsbolaget fortsätter under hela dagen och löper friktionsfritt.



*Bild 5: Marco Polo och läkringsfartyget på plats vid kaj i Stilleryd*

På kvällen den 3 november förbereds flytten av Marco Polo inom Stillerydshamnen. Flytten genomförs för att kunna lossa färjan. På morgonen den 4 november genomförs flytten och nya länsor läggs ut vid den nya platsen. Kl. 11.30 rapporterar IL att flytten gått bra och att haveristen är omringad, nu pågår förankring tillsammans med KBV. Lasten har börjat lossas.

MSB tar en kontakt för att de avser att skicka en samverkansperson till Blekinge. Den 7 november hålls ett möte med samverkanspersonen där det aktuella läget går igenom och vilket stöd MSB kan ge. Syftet med kontakten var att klargöra MSB's roll, identifiera aktörernas behov och vara kommunikationslänken in till MSB. Även samverkansperson från MSB avseende ersättningskraven enligt LSO ankommer Blekinge. Ett värdefullt möte genomförs med honom och handfasta tips och råd kring ersättningsprocessen förmedlas.

Den 10 november kl. 09.00 rapporterar KBV att Marco Polo har lämnat svensk ekonomisk zon på väg till varv i Polen.

#### **4.5 Fas 5. Avslut, materialhantering och återställning**

När Marco Polo var omringad i Stilleryd bedömdes läget som statiskt och planering påbörjades för avslut av räddningsinsatserna och återställning av materiel. Under hela perioden bevakas alla länsor av utsedda funktioner och justeringar sker efterhand. Räddningschefen stämmer av läget med KBV's räddningsledare och påtalar att vi är i behov av analys om hur oljan kan påverka land och beslutsstöd i syfte att kunna avsluta våra insatser. RL KBV meddelar att de sitter i samma läge och att de trappar ner något från 6 november. En första grov analys kan vara att om man inte noterar olja inom en vecka så bör insatsen kunna avslutas.

SOS Alarm och ledningscentralen är i behov av ett beslutsstöd vid påringningar om olja. Samverkan med kommunerna om detta ger att följande instruktion upprättas.

Tabell 1: Beslutsstöd till SOS Alarm och ledningscentralen

Händelse	Åtgärd
Oljefynd på land	Hänvisning till respektive kommuns E-tjänst på hemsida <a href="http://www.karlshamn.se">www.karlshamn.se</a> eller <a href="http://www.solvesborg.se">www.solvesborg.se</a>
Djurfynd på land	Hänvisning till respektive kommuns E-tjänst på hemsida <a href="http://www.karlshamn.se">www.karlshamn.se</a> eller <a href="http://www.solvesborg.se">www.solvesborg.se</a>
Oljefynd på statligt vatten	Kustbevakningen kontaktas.
Oljefynd i kommunalt hamnområde	Bedömning om utsläppet kan vara räddningstjänst. Om den bedömningen görs larmas enligt DRH, omfattning låg och 266-3080.
Observationer vid utlagda oljelänsor	Kontakta 266-3080 för beslut.

KBV lämnar den 11 november en prognos att deras bedömning om påslag mot land nu är liten. Beslut fattas att påbörja arbetet med att ta upp och återställa utlagd materiel. KBV ger stöd i upptagningen i Hörvik och Krokås. Den 15 november fattar räddningschefen beslut om att avsluta alla pågående räddningsinsatser utom vid Sibben. Den 17 november är allt materiel upptaget och alla insatser avslutade. Väder och vind har medfört att mycket av länsorna har trasats sönder. Ett saneringsföretag kontaktas för att sanera materielen då besked lämnas att allt måste saneras innan destruktion. Även båten 266 3090 saneras av företaget.

En sammanställning av de räddningsinsatser, som genomfördes finns nedan liksom en kartbild över området.

Tabell 2: Sammanställning av genomförda räddningsinsatser

Plats	Kommun	Kommunal hamn	Beslut om att inleda	Beslut om att avsluta
Krokås hamn	Sölvesborg	X	2023-10-22	2023-11-15
Hörviks hamn	Sölvesborg	X	2023-10-22	2023-11-15
Munkahusviken	Karlshamn	X	2023-10-29	2023-11-15
Västra Håla	Karlshamn		2023-10-29	2023-11-15
Boön	Karlshamn	X	2023-10-29	2023-11-15
Nabben	Karlshamn		2023-10-29	2023-11-15
Sternö Sandvik	Karlshamn		2023-10-30	2023-11-15
Sibben	Sölvesborg		2023-10-30	2023-11-17
Vägga	Karlshamn	X	2023-10-30	2023-11-15
Norje Havsbad	Sölvesborg		2023-10-31	2023-11-15
Stillerydshamnen	Karlshamn	X	2023-11-02	2023-11-09
Näsviken	Karlshamn		2023-11-05	2023-11-15

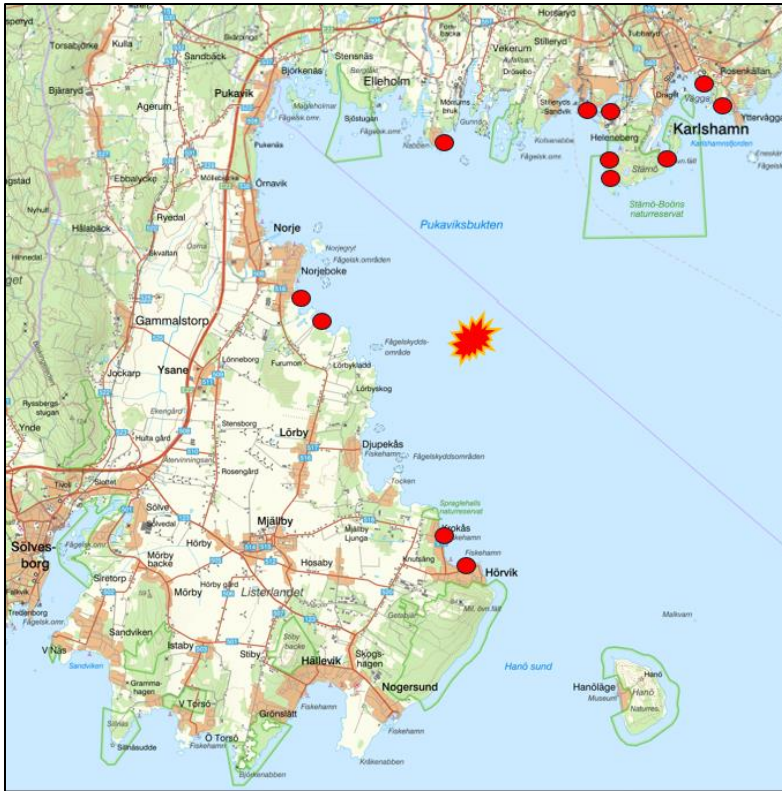


Bild 6: Karta över genomförda räddningsinsatser

## 5. Diskussion och analys

### 5.1 Lägesbilden

Under den första dagen av händelsen upplevdes lägesbilden och hur den kommunicerades som otydlig. Räddningstjänstens stab arbetade mot en lägesbild av dieselolja, "ej saneringsbart" under lång tid innan uppgifter kom från SSRS om tjockare fraktioner. I de utvärderingar som genomförts konstateras att lägesbilden om tjock olja var känd tidigt på morgonen. Även kommunikering av spridningsprognoser, som en del av lägesbilden, gjordes inte under de första två dagarna. Räddningstjänsten hade kunnat bidra med en strandnära lägesbild och eventuellt drönarflygning som stöd till KBV. Den åtgärden genomfördes inte. Metoder kring kommunikering av lägesbild bör utarbetas i samverkan mellan berörda aktörer och övas för att effektivt kunna hantera framtida händelser.

En fråga som bör belysas är vilka åtgärder som hade kunnat vidtas om det läckt ut 150 m<sup>3</sup> dieselolja, som i det stora inte är saneringsbart. Att avfärda ett så stort utsläpp är helt orimligt.

### 5.2 Roll- och ansvarsfördelning

Vid stora samverkansinsatser är rollfördelningen mellan de olika parterna viktig. Mycket av diskussionen om rollfördelningen handlade om ansvarsfördelningen mellan kommunen, räddningstjänsten och KBV. Redan första dagen var uppfattningen att staten har ansvaret till havs och att kommunen har ansvaret på land. Ansvarsfördelningen mellan, framförallt Sölvesborgs kommun och räddningstjänsten, klargjordes redan i det första stabsmötet på söndagen den 22 oktober. I takt med

att lägesbilden inte klargjordes minskade tidsutrymmet för åtgärder under den första dagen. Efter samverkan med SSRS, om oljans rörelser, fattades beslut om att i alla fall vidta åtgärder inom räddningstjänstens ansvarsområde, de kommunala hamnområdena. När sedan nästa fas inträdde med att fartyget slet sig från grundet, fanns mer tid till planering och en mängd åtgärder vidtogs för att skydda både kommunala hamnområden och känslig natur.

Frågan om var gränserna går mellan statens ansvar och kommunernas kan kännas självklar. I lagen om skydd mot olyckor anges att "inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon skall den myndighet som regeringen bestämmer ansvara för räddningstjänst, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta". FOI har utrett frågan om ansvarsförhållanden inom ramen för Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) med titeln "Ansvar och roller vid större fartygsolycka med förorening till sjöss". I analysen redogörs för ansvarsförhållanden på ett översiktligt plan, men det ges inga tydliga rekommendationer eller definitioner av hur gränserna fördelas. Närmare än att konstatera att KBV har vissa resurser som är lämpliga för att bekämpa förorening i strandnära miljöer och att kommunerna inte kan begära stöd av KBV för strandnära bekämpning i saneringsfasen, kommer FOI inte. Uppdragsparallellitet diskuteras också och att det kan finnas flera räddningsledare inom respektive ansvarsområde, vilket är självklart. Det blir dock problematiskt när man agerar samtidigt inom samma område t.ex. det statliga vattnet att hantera målbild och konkurrens om resurser. En fråga som följer resonemanget är vilka mandat en kommunal räddningsledare har på statligt vatten och om det kan bli diskussioner om mål med insatsen och prioriteringar.

I arbetet med framtagande av Räddningstjänstens handlingsprogram enligt LSO väcktes ytterligare en fråga gällande vad som ska betraktas som en hamn. KBV's remissvar utgick från skrivningar i MSB's handbok om innehåll och struktur i kommunernas handlingsprogram. I handboken menar MSB att enskilda bryggor och "bryggans omedelbara närhet" kan betraktas som en hamn. Den otydliga definitionen av en hamn bör utvecklas av den centrala myndigheten. Till dess gäller den tolkning av begreppet hamn som redovisas i handlingsprogrammet och som gällde under hela den aktuella händelsen.

Under den aktuella händelsen genomförde räddningstjänsten räddningsinsatser på statligt vatten, med ett antaget mandat att agera. Befinner sig oljan på statligt vatten bör KBV leda insatsen och begära stöd från kommunal räddningstjänst. Målstyrningen behöver inte vara svårare än att begära stöd och ge mandat att prioritera i de strandnära områdena. En mängd olika begrepp figurerar också i sammanhang med oljeolyckor t.ex. "strandnära", "strandlinjen" och "strandzonen", begrepp som verkar sakna definition. Även begreppet "strandnära sanering" förkom under händelsen. Samverkande myndigheter bör stämma av förväntningarna på varandra i området mellan ansvarsgränserna.

En tydligare rollfördelning bör också utarbetas gemensamt mellan aktörerna. Räddningstjänstens tolkning att "när det är blött är det KBV's ansvar utanför hamnområden" kan vara väl snäv. Om det rådde samsyn kring den tolkningen är inte utrett annat än Länsstyrelsens avdömning, den 27 oktober, att frågan om kommunal räddningstjänst hanterats på ett korrekt sätt. Nackdelen att inte inleda räddningsinsats är framförallt att stödet från andra myndigheter t.ex. försvarsmakten försvåras och att inte nyttja räddningsledarens befogenheter försenar vissa beslut. Beslut om avspärrning av vissa landområden fick fattas av Länsstyrelsen istället för en initial räddningsledare, vilket försenade

möjligheten att hålla allmänheten borta. KBV's begäran om stöd från Försvarsmakten underlättades då räddningsledaren fattade beslut. Sannolikt hade stödet försenats om begäran gjorts med stödförordningen som grund.



Bild 7: Länsstyrelsens beslut om tillträdesförbud Foto: Sölvesborgs kommun

### 5.3 Samverkan

En mängd samverkansinsatser mellan många olika aktörer genomfördes under hela förloppet. Ansvar att hålla ihop alla aktörer åvilar Länsstyrelsen, som genomförde regelbundna ISF-möten. Stödet från Länsstyrelsen upplevdes som tydligt och proaktivt under hela förloppet. Under första dagen och de följande dagarna upplevdes det svårt att få kontakt med KBV. En hel del försök gjordes, men återkopplingen uteblev. Först när färjan lossade från grundet blev det mer konkret samverkan, mycket beroende på att räddningstjänsten satte en ny organisation med en samverkansperson på plats i Hörvik. Den fysiska samverkan är att föredra om det är möjligt. Den strategiska samverkan har främst skett på ISF-möten, där lägesbilder presenterats. Förbättringspotential i den samlade ledningen, utifrån dessa lägesbilder och samordnat leda insatsen, konstateras. Strategisk ledning mellan räddningstjänstens stab och KBV's stab förekom inte. Strategisk samverkan mellan staber är heller inget som har övats vilket måste anses vara en brist.

### 5.4 Stabsarbete

Stabsarbete initierades av RIL under morgonen den 22 oktober. Kl. 10.00 var staben igång med tre medlemmar. Trycket att förmedla information, hantera händelsen och samverka var stor de första timmarna. Mycket tid lades på att få fram en tydlig lägesbild. Samverkan mellan räddningstjänsterna i länet om en gemensam RIL fungerar bra sedan starten år 2022 och det gäller även denna händelse. Stabsarbetet har dock en del utvecklingspotential. Roller fördelades inte i staben under de första timmarna utan det blev mer lösa spring på olika bollar. Ovanan att jobba i stab märktes tydligt, i princip var endast rollen stabschef utsedd. Under andra veckan blev stabsarbetet mer tydligt när en ny organisation sattes med personal- och stabsarbetsplan. Även samverkan med KBV's stab i Hörvik förbättrades avsevärt med fysisk närvaro.

Prioriteringar mellan olika hotade intressens vikt diskuterades i staben under hela förloppet. De prioriteringar som bedömdes var känsliga naturområden, egendom (flertalet fritidsbåtar i ett kommunalt hamnområde) och samhällsviktig verksamhet. AML fokuserade på naturvärdet och att underlätta saneringsarbetet, men samtidigt prioritera samhällsviktig verksamhet. Av det senare finns ett kraftverk i området, som skyddades med länsor för att undvika problem med elförsörjningen i södra Sverige. Sammantaget gjordes dock inga hårda prioriteringar mellan olika intressens vikt.

## **5.5 Områdesledning**

Områdesledning innebär att räddningsledningssystemet anpassas efter situationens krav t.ex. om flera likartade händelser ska hanteras eller att dela upp området i olika geografiska områden och leda alla räddningsinsatser. Under hela förloppet fanns en form av områdesledning, men den var inte uttalad och samverkad med ledningscentralen. Rutiner och riktlinjer mellan staben och ledningscentralen upprättades inte annat än vissa spridda informationer till vakthavande befäl och vakthavande räddningschef. Beredskapen för andra händelser fanns under hela förloppet även om viss sårbarhet fanns under perioder. Främst var insatsledaren aktiv under lång tid, men bedömningen görs ändå att det fanns tillräckligt med ledningskapacitet. RIL var helt fristående från händelsen förutom under 22:e och 29:e oktober. Tydligheten kring områdesledning bör förbättras och riktlinjer bör utarbetas tillsammans inom Räddningstjänstsamverkan Småland-Blekinge.

Behovet av stöd, från räddningsledningssystemet Räddningstjänstsamverkan Småland-Blekinge, var relativt lågt under hela processen. Beredskapen för andra händelser var rimlig, dock nedsatt under vissa perioder. RSB's ansvar att styra, leda och följa upp bör diskuteras och riktlinjer bör fastställas för liknande händelser i framtiden. Vakthavande räddningschefens roll bör särskilt belysas. Två av tre kusträddningstjänster inom RSB (Västra Blekinge och Västervik) har inom en kort tidsperiod drabbats av stora oljeolyckor och sannolikheten kommer inte att minska i framtiden med tanke på situationen i Östersjön.

## **5.6 Materielhantering**

RIL begärde stöd tidigt på morgonen den 22 oktober från MSB och dess förstärkningsresurs för oljeskadeskydd. MSB's TiB på området var tveksam att skicka utrustning, men så småningom kom resursen på plats under kvällen. Staben i Karlshamn, storgruppen, fick information från oljeskyddsexperterna att materielen kan användas, men att en ersättningsorganisation måste komma igång. Informationen tolkades som att detta även gällde saneringsskedet. Flera möten krävdes för att lösa upp knuten med materielhanteringen då MSB stod på sig i sin uppfattning att materielen inte får användas i saneringsskedet. Den 1 november lämnas dock klartecken att använda den statliga förstärkningsmaterielen även i saneringsskedet. Även inriktningen att MSB's experter måste utbilda räddningstjänstpersonal bör omvärderas. Vissa onödiga friktioner uppstod när det blev känt att experterna inte kunde utbilda om inte räddningstjänsten var på plats.

- Skyddskläder
- Andningsskydd
- Elverk
- Portabel toalett
- Enklare handverktyg
- Vass och gräsröjare
- Storsäckar
- Hållare för storsäck
- Sopsäckar



Bild 8: Del av MSB's förstärkningsresurs Källa: msb.se

Innehållet i förstärkningsresursen bedöms mycket vara för sanering även om viss materiel också kan användas i räddningstjänstskedet. Detta stärker bilden att även kunna nyttja materielen i saneringsskedet. Räddningstjänsten använde endast länsor och strandduk för de räddningsinsatser som genomfördes. Den materielen var i gott skick och användes utan problem.

## 5.7 Bärningen

Vikten av tidig information om var haveristen skulle bogseras för tömning av lasten påtalades tidigt för KBV, både från räddningstjänsten och Karlshamns Hamn AB. Förfarandet med att "dra in en olycka" i ett kommunalt hamnområde måste förberedas så långt det går. Förberedelserna kunde påbörjas tidigt eftersom samverkanspersonen i Hörvik fick information från KBV's stab. Hela förberedelseprocessen var klar när det officiella beskedet om tidsplanen kom några timmar senare. När väl Marco Polo låg vid kaj fungerade samverkan med KBV, bärgningsbolaget, saneringsbolaget och Karlshamns Hamn AB friktionsfritt. KBV lämnade värdefullt stöd med upptagning av spill utanför länsen. Återigen kan konstateras att fysisk samverkan fungerar ofta smärtfritt.

## 5.8 Metod och teknik

Metod- och teknikutmaningarna under händelsen bedöms som små. Teknik att lägga länsor i olika omfattning fanns sedan tidigare även om kompetensen nu har ökat i förbundet. MSB's förstärkningsförråd innehöll 700 mm länsor vilka upplevdes som mer stabila än de egna med en höjd av 500 mm. Begränsningen ligger i att länsorna kan "bottna" på grunt vatten och vika sig. Skyddet med länsor får heller inte överskattas då väder och vind utsätter materielen för stora påfrestningar med risk för översköljning som resultat. De egna länsorna är nu utbytta till 700 mm eftersom befintliga länsor utsattes för stora krafter i vinden och fick kasseras. I vilken omfattning länsorna gjort nytta är svårt att bedöma, men de flesta länsorna var påverkade av olja i någon omfattning.

Befintlig båt 266 3090 bedöms inte vara optimal för ändamålet att lägga länsor. Det problemet kommer att lösas på sikt då ny båt är på väg att handlas upp. KBV lämnade värdefullt stöd i hamnområdena.



Räddningstjänsten är främst dimensionerad för att utföra räddningstjänst i kommunala hamnområden och inte primärt på statligt vatten även om resursen naturligtvis kan användas över det geografiska området. Följande resurser avseende länsor finns i länet.

Tabell 3: Skärmlänsor Blekinge län

Plats	Skärmlänsor
Karlskrona brandstation	325 m
Karlshamn brandstation	300 m
Sölvesborg brandstation	100 m
Energihamnen Sutudden Karlshamns hamn AB	300 m
Oxhaga Karlshamns Hamn AB	300 m
Industri innerhamnen Karlshamn	100 m
<b>Summa</b>	<b>1 425 m</b>

Dimensioneringen att verka i kommunala hamnområden i Blekinge bedöms som god, särskilt med stöd av hamnbolagets egna länsor i energihamnen och i Oxhaga i Karlshamns kommun. Först och främst är deras länsor dock avsedda för händelser inom Karlshamns hamnar, men kan nyttjas även vid andra olyckor. Då erfordras beslut enligt 6 kap 2§ LSO om ingrepp i annans rätt.

I samverkan med Karlshamns kommun fattades beslut om att inleda räddningsinsats vid Sternö Sandvik. Målet med insats beslutades om att hindra att olja sprider sig upp på sandstranden med hjälp av strandduk från MSB's oljeskyddsdepå. Bedömning gjordes att det är bättre för miljön om oljan inte kommer upp på stranden. Företrädare från intresseorganisationen ITOPF motsatte sig metodvalet i efterhand då Sternö Sandvik är en sandstrand, som ganska enkelt kan saneras. Motivet var att strandduken bidrar till att öka avfallet, som senare ska brännas. Valet av metod kan dock ifrågasättas utifrån den totala miljöbelastningen och då behovet av metoden överhuvudtaget, särskilt på sandstränder. Eventuella behov av egen strandduk får utredas vidare, det kan vara ett komplement till befintlig utrustning.

## 5.9 Säkerhet och tillbud

Insatserna har bedrivits under lång tid och arbetsuppgifterna var i många fall ovana. Inga rapporter om säkerhetsproblem eller tillbud har registrerats annat än synpunkter av mindre karaktär t.ex. att kyla, blåst och regn var ett problem i vissa stunder.

## 5.10 Dokumentation

Under hela förloppet har flera händelserapporter skapats. När den akuta första fasen med livräddningen avslutats fördes endast dagbok om de åtgärder som genomfördes. Först när Marco Polo slet sig från grundet påbörjades en ny händelserapport där all dokumentation framöver fördes utöver dagboken. Riktlinjer om att varje styrkeledare slutför inrapportering av den egna styrkans tider följdes inte och fick i efterhand spåras via övertidsjournaler, personalscheman och RiB-löner. Detta skapade ett merarbete, som hade kunnat undvikas. Överlag finns det god dokumentation om tagna beslut, minnesanteckningar från möten och i vilka samverkansforum räddningstjänsten verkat. Även Länsstyrelsens dokumentation i WIS upplevdes som värdefull.

## 6. Erfarenheter och förslag till åtgärder

En så stor och komplex händelse som oljeutsläppet efter Marco Polos grundstötning medför en del lärdomar, konstaterade framgångsfaktorer och förbättringspotential både för svensk räddningstjänst, samverkande organisationer och Räddningstjänsten Västra Blekinge. Sammantaget medförde insatsen en personalinsats om ca. 1000 persontimmar. Kostnaden för Räddningstjänsten Västra Blekinge summeras till ca. 1 Mkr där hälften är personalkostnader. Den andra hälften är kostnader för materiel som gick förlorad och förbrukningsmateriel.

### 6.1 Lärdomar för svensk räddningstjänst

Utvärderingen har pekat på ett antal problemområden som inte är unika för Räddningstjänsten Västra Blekinge och den här händelsen utan sådant som bör diskuteras mellan lokala, regionala och centrala organisationer.

- Lägesbild och spridningsprognoser. Informationen från KBV initialt är helt avgörande för vilka åtgärder som kan och ska vidtas. I det här fallet var lägesbilden otydlig i inledningen av händelsen. Rutiner kring förmedling av lägesbild och spridningsprognoser bör utvecklas och övas.
- Ansvarsgränser, rollfördelning, och förtydligande av vissa begrepp. Förhållningssättet till roll- och ansvarsfördelning har diskuterats i utvärderingen, se avsnitt 5.2. De försök att reda ut begreppen från centralt håll kommer tyvärr inte ända fram. Även begreppen "strandnära" och "strandnära sanering" bör definieras och rollfördelningen och förväntningar mellan samverkande myndigheter klarläggas. MSB bör se över handboken om kommunernas handlingsprogram avseende vad som är en hamn.
- Strategisk samverkan. Utvärderingen konstaterar att samverkan mellan fysiska individer för det mesta fungerar väl, så också i det här fallet. Den strategiska samverkan mellan staber, främst KBV och räddningstjänsten, har dock inte fungerat fullt ut. Ansvarsgränser och ett gemensamt förhållningssätt bör klargöras mellan staber och beslutsfattare. Rutiner kring strategisk samverkan bör utvecklas och övas.
- Ledning. Befinner sig oljan på statligt vatten bör KBV leda insatsen utifrån tillgängliga lägesbilder och begära stöd från kommunal räddningstjänst. Målstyrningen behöver inte vara svårare än att begära stöd och ge mandat att prioritera i de strandnära områdena. Rutiner kring ledning bör utvecklas och övas.
- Materielhantering. Långa diskussioner uppstod under första veckan om materielen från oljeskyddsförråden kunde användas i saneringsskedet. Frågan löstes efterhand, men tog onödigt mycket kraft. En översyn av regelverket kring materielhanteringen är önskvärd. Även inriktningen att MSB's experter måste utbilda räddningstjänstpersonal bör omvärderas.

### 6.2 Lärdomar för Räddningstjänsten Västra Blekinge

Vissa tydliga framgångsfaktorer bidrog till en hanteringen av händelsen.

- Stabsarbete. RIL kallade in och startade stabsarbetet snabbt både 22 och 29 okt.
- Samverkan. En tydlig förbättring i samverkan med KBV noterades när en samverkansperson från räddningstjänsten utsågs med placering hos KBV i Hörvik. Samverkan med SSRS var nyttig och friktionsfri, framförallt med tidiga lägesrapporter.

- Förberedelse för bärgning. Insatsledaren och samordningspersonen i Karlshamn förberedde bärgningen till Stilleryd, i samverkan med Karlshamns Hamn AB, med gott resultat.
- Samverkan med Miljöförbundet Blekinge Väst. Samverkan med Miljöförbundet var välordnat under hela förloppet. Snabba beslut från utsedda miljöinspektörer skapade utrymme för beslutsfattare att prioritera olika kustavsnitt.
- Samverkan med kommunerna. Samverkan med kommunernas krisledningsstab och saneringsledare har fungerat på ett bra sätt. Personkännedom, korta beslutsvägar och närhet är tydliga framgångsfaktorer.
- Stödet från KBV. Stöd begärdes från KBV i hamnområde, under framförallt bärgningsoperationen, både med operativa resurser och ledning och upplevdes som värdefullt.
- Oljeskyddsförråd. MSB's oljeskyddsförråd bidrog med bra materiel i räddningstjänstskedet, främst länsor och strandduk.
- Samverkan med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen Blekinge kallade snabbt ihop till ISF-möte och var uthålliga under hela förloppet. ISF-mötena hade bra struktur och ledning. Frågor som uppstod efter vägen t.ex. diskussionen om materielhanteringen, hanterades effektivt.
- Samverkansperson MSB. Samverkansperson från MSB kom till Blekinge under andra veckan av händelsen. Behovet var inte påkallat, men välbehövligt. Samverkanspersonen bildade sig en uppfattning om läget och presenterade vad MSB kunde bidra med. Nackdelen var att samverkanspersonen var en vecka sen. Även samverkansperson avseende ekonomiska ersättningar kom till Blekinge vilket var värdefullt med att få handfasta råd kring ersättningsprocessen.

Vid en insats av den här typen finns det alltid något som kan utvecklas och förbättras.

- Stabsarbete. Ovanan att jobba i stab märktes tydligt, framförallt i händelsens första skede. Rutiner för stabsarbete med funktioner som anpassas efter samverkande myndigheter, bör utvecklas och övas.
- Områdesledning och RSB's roll. Uttalad områdesledning saknades under hela förloppet. Tydligheten kring områdesledning bör förbättras och riktlinjer bör utarbetas tillsammans inom Räddningstjänstsamverkan Småland-Blekinge. Även RSB's ansvar att styra, leda och följa upp bör diskuteras.
- Insatsplan. Befintlig insatsplan för Stilleryd/Munkahus bör utvecklas och även omfatta åtgärder när fartyg söker nödhamn.
- Oljeskyddsplan. Arbetet med att revidera oljeskyddsplanen bör fortsätta. Befintlig plan bedömdes vara allt för generell för att ge det stöd som efterfrågades.
- Samverkan. En särskild organisation med samverkanspersoner hos KBV bör utses tidigt i förloppet. Eventuellt bör stöd sökas av räddningstjänstorganisationerna där KBV har sin centrala stab, främst Göteborg och Stockholm, för att placera en samverkansperson där.
- Uthållighet. Den särskilda organisationen, med tre funktioner, kom igång sent och borde ha haft längre uthållighet.
- Omvärldsbevakning. Kunskap om tillgängliga informationskanaler kring fartyg och dess drivmedel bör öka generellt. Även specifik information bör kunna sökas via digitala plattformar. Även kunskapen om den digitala miljöatlasen bör öka generellt.

- Dokumentation. All dokumentation om händelsen i stort och redovisning av insatt personal ska samlas i en händelserapport och följa upprättad riktlinje att ansvarig styrkeledare rapporterar sin styrka. Dagbok kan dock föras i annat verktyg.
- Utbildning och övning. Behovet av omhändertagande av erfarenheterna kring Marco Polo-händelsen är stort. En utbildningsplan bör upprättas.

Karlshamn 2024-09-05

Magnus Kärvhag

Peter Jönsson