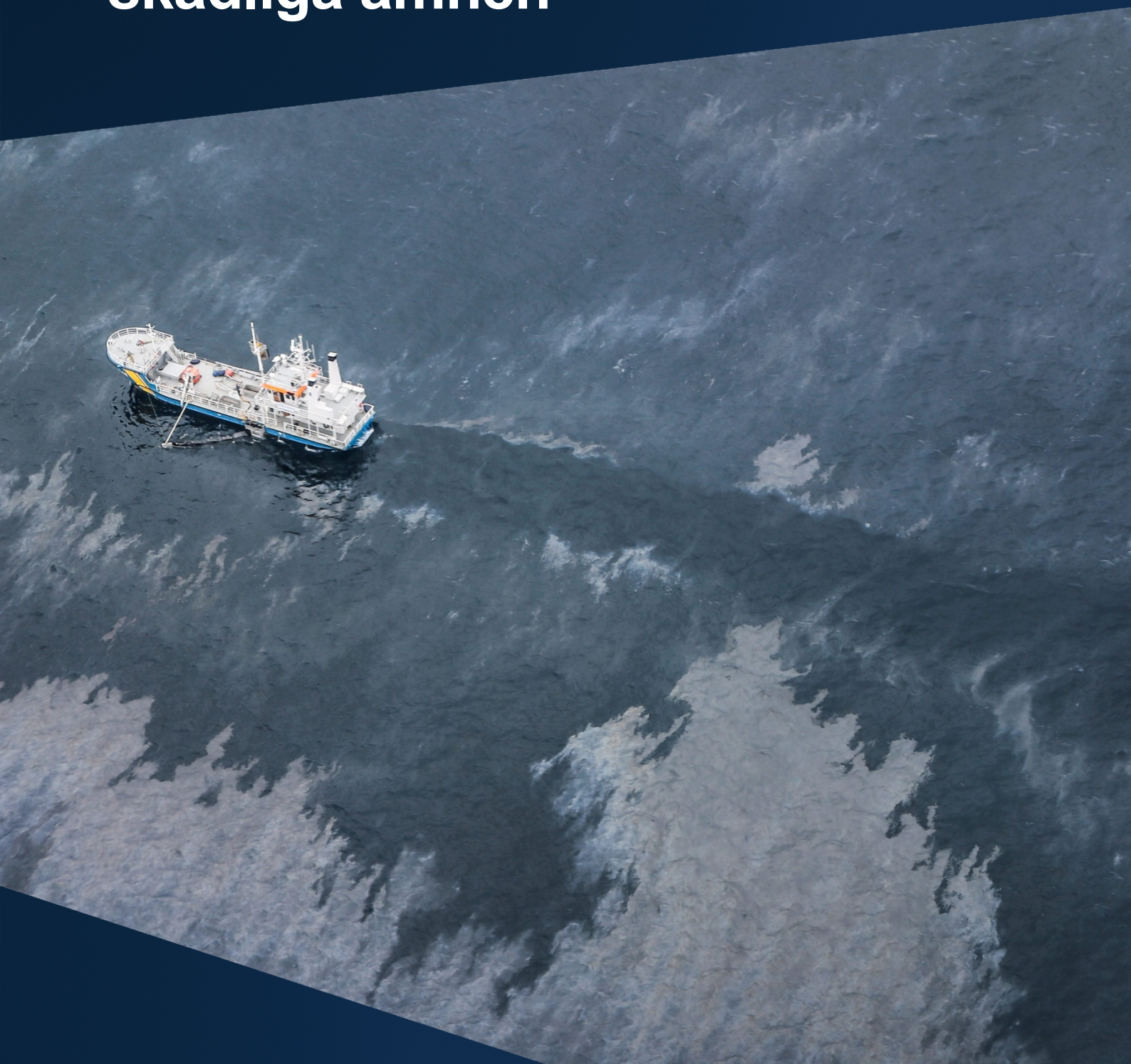
Nationellt stöd

Beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja och andra skadliga ämnen



Nationellt stöd Beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja och andra skadliga ämnen

Myndigheten för civilt försvar
651 81 Karlstad

Kontakt: Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO)

Myndigheten för civilt försvar: Sonja Dobo (sammanhållande), Fredrika Lindholm

Havs- och vattenmyndigheten: Jonas Pålsson

Kustbevakningen: Malin Holm Roos, Jelena Savic, Angelica Roos, Thomas Larsson

Naturvårdsverket: Gustav Björnstad

Transportstyrelsen: Carolina Malmquist, Karin Almlöf, Fredrik Lindgren

Länsstyrelserna: Roy Zacharias (Stockholm), Martin Neldén (Västernorrland), Anna Dimming (Västra Götaland)

Sveriges Kommuner och Regioner: Johan Gert

Det kommunala perspektivet: Samuel Dahlström, Jonas Engzell

Med Konsultstöd av 4C Strategies

Foto omslag: Kustbevakningen, oljeupptagning i samband med Operation Skagen våren 2017
Tryck: Ljungbergs Tryckeri AB

Publikationsnummer: Myndigheten för civilt försvar MCF0198 – november 2026
ISBN-nummer: 978-91-7927-789-5

Förord

Sverige ska vara ett tryggt, säkert och motståndskraftigt samhälle. Det kräver beredskap också för händelser som är större och mer komplexa än dem vi tidigare har erfarenhet av.

En allvarlig maritim olycka kan inträffa i svenska vatten. Ett omfattande utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen kan få stora konsekvenser för människor, miljö och samhälle, över stora geografiska områden och under lång tid. Vår beredskap måste ta höjd för det. Ingen aktör kan ensam hantera en sådan händelse.

Förmågan byggs innan något händer. Våra resurser är begränsade och vid en stor och långvarig händelse kommer de sättas under hård press. Då måste vi se händelsen som en gemensam uppgift. Vi behöver känna till varandras ansvar och resurser och våga agera handlingskraftigt när tiden är knapp och mycket står på spel.

Det är utgångspunkten för detta nationella stöd. Det skapar en gemensam grund för planering och samverkan från hav till land, över sektors- och organisationsgränser och på lokal, regional och nationell nivå. De värsta scenarierna kan ställa oss situationer vi inte tidigare har erfarenhet av och som ingen plan fullt ut kan förutse. Stödet ska ge förutsättningar att fatta beslut och agera även när informationen är ofullständig och situationen utvecklas på ett sätt vi inte har kunnat planera för.

Stödet ger alla aktörer gemensam grund för att planera, öva och bygga förmåga tillsammans.

I en tid där gränsen mellan fred och krig är mindre tydlig och där risker och hot blir alltmer komplexa ska samma förmåga fungera oavsett om påfrestningen orsakas av en olycka, ett angrepp eller ytterst krig. Genom att planera och öva tillsammans skapar vi bättre förutsättningar att använda samhällets samlade resurser där de gör störst nytta.

Mikael Frisell
Generaldirektör
Myndigheten för civilt försvar

Lena Lindgren Schelin
Generaldirektör
Kustbevakningen

Innehåll

1. Inledning 6
1.1 Syfte och mål 6
1.2 Målgrupp 7
1.3 Framtagande och vidareutveckling 8
1.4 Läsanvisning 9
1.5 Juridiska grunder 10
1.5.1 Räddningstjänst och ansvarsfördelning 11
1.5.2 Utgångspunkter för sanering 12
1.5.3 Utgångspunkter för hantering av oljeskadat vilt 13
1.6 Definitioner 14

2. Riskbild och dimensionerande scenarion 15
2.1 Övergripande nationell riskbild 15
2.2 Dimensionerande scenarier 17

3. Roller och ansvar 19
3.1 Gemensamma grundprinciper 19
3.1.1 Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan 20
3.2 Aktörer med ansvar före, under och efter en händelse 21
3.2.1 Kommunen 22
3.2.2 Kommunal räddningstjänst 23
3.2.3 Länsstyrelsen 24
3.2.4 Kustbevakningen 25
3.2.5 Myndigheten för civilt försvar 26
3.2.6 Sjöfartsverket 27
3.2.7 Transportstyrelsen 28
3.2.8 Havs- och vattenmyndigheten 29
3.2.9 Naturvårdsverket 29

4. Förberedelser, planer och beredskap 31
4.1 Utgångspunkter 31

5. Upptäckt och larm 34

6. Genomförande av räddningsinsats 36
6.1 Till sjöss 37
6.2 På land 38
6.3 Till sjöss och på land tillsammans 40
6.3.1 Lägesbild och tidig handlingskraft 41
6.3.2 Samordning och gemensam inriktning 42
6.3.3 Prioritering och beslutsstöd 43

6.3.4 Förstärkningsresurser och internationellt stöd 44
6.3.5 Nationell inriktning för oljeskadat vilt 45
6.3.6 Gemensam extern kommunikation om händelsen 47
6.3.7 Exempel på aktörers samverkan genom ett händelseförlopp 47

7. Efter det akuta skedet 50
7.1 Sanering och avfallshantering 50
7.2 Dokumentation, kostnader och ersättning 52
7.3 Miljöuppföljning 54
7.4 Utvärdering och lärande 55

8. Nationella stödresurser och verktyg 57
8.1 Beslutsstöd 57
8.1.1 Seatrack Web (STW) 57
8.1.2 Digital Miljöatlas 58
8.2 Expertstöd på skadeplats 59
8.2.1 Miljöjouren 59
8.2.2 Myndigheten för civilt försvars operativa stöd 59
8.3 Metodstöd 60
8.3.1 Saneringsmanual 60
8.4 Övriga aktörer 60

9. BILAGOR 62
Bilaga 1: Beskrivning av Kustbevakningens dimensionerande scenarion 62
Bilaga 2: Förkortningar, definitioner och översättningar 65
Bilaga 3: Provtagning av olja och andra skadliga ämnen 80

1. Inledning

Stora mängder olja och andra skadliga ämnen transporteras dagligen med fartyg i svenska farvatten, antingen som last eller bränsle till fartyget. Den omfattande sjöfarten medför risk för olyckor med efterföljande utsläpp som kan få omfattande konsekvenser för akvatisk miljö, djurliv, strandnära ekosystem, ekosystemtjänster och samhällsviktiga funktioner.

Sveriges kustmiljö är geografiskt och ekologiskt varierad, med långgrunda stränder, vegetationsrika områden, klippkuster och skärgårdsmiljöer. Dessa skilda förutsättningar innebär att både skyddsåtgärder och saneringsinsatser måste anpassas efter lokala förhållanden. Ju tidigare ett utsläpp kan hanteras, desto större är möjligheten att begränsa miljöskador och minska kostnader. Effektiv bekämpning på öppet hav, där större miljöräddningsfartyg har bäst förutsättningar att verka, är ofta avgörande för att förhindra att olja når känsliga kustområden.

Utvecklingen i omvärlden, exempelvis den ryska skuggflottans framväxt, nya bränsletyper och ökade transporter av skadliga ämnen, innebär förändrade och delvis förstärkta risker som ställer höga krav på Sveriges beredskap. Ett aktuellt och tillförlitligt planeringsunderlag är därför nödvändigt för att utveckla, bedöma och dimensionera det svenska samhällets förmåga att förebygga och hantera stora utsläpp av olja och andra skadliga ämnen.

Vid större utsläpp till sjöss inom områden där staten ansvarar för miljöräddningstjänsten[1] är en tidig och välfungerande dialog mellan Kustbevakningen och berörda aktörer avgörande. Tydlig kännedom om respektive aktörs uppdrag, roller och ansvar är en grundläggande förutsättning för att åtgärder ska kunna samordnas effektivt och anpassas till situationens krav.

1.1 Syfte och mål

Detta nationella stöd för beredskapsplanering syftar till att skapa förutsättningar för aktörer att planera effektiva insatser, både enskilt och tillsammans, inför omfattande maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.

Dokumentet ska läsas som en gemensam inriktning gällande planering och förberedelser 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. Syftet är

[1] Med områden där staten ansvarar för miljöräddningstjänsten avses de områden som anges i 4 kap. 5 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Det omfattar Sveriges sjöterritorium, Sveriges ekonomiska zon samt Mälaren, Vänern och Vättern. Dessa benämns ofta förenklat som statligt vatten.

inte heller att dokumentet ska vara ett styrande dokument avseende ansvar, krav eller resursfördelning.

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

Målet 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 eller händelse där utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen riskerar att nå land. För att nå dit behöver vi:

- samverka nära för att samordna användningen av samtligas resurser, och
- vara proaktiva och agera handlingskraftigt även under osäkerhet.

För att hantera storskaliga utsläpp till sjöss med påslag på land på bästa sätt krävs att berörda aktörer agerar tillsammans. Den övergripande hanteringen måste därför utgå från en gemensam förståelse av att olyckan är en gemensam uppgift.

Stödet utgår från fredstida förhållanden. Vid höjd beredskap och krig kvarstår ansvar enligt gällande lagstiftning, men förutsättningar och operativ förmåga kan förändras, vilket kan kräva anpassning av åtgärder.[2]

1.2 Målgrupp

Detta stöd riktar sig särskilt till kommuner och länsstyrelser med kust mot vatten där staten ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss, Kustbevakningen och andra myndigheter som på ett eller annat sätt involveras vid en omfattande maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag.

Det är också relevant för andra aktörer som kan bidra till att hantera konsekvenserna – exempelvis saneringsföretag, civila frivilligorganisationer samt experter inom området.

Fokus ligger på aspekter som är specifika för området oljeskadeskydd – det vill säga samhällets samlade förmåga att förebygga och hantera utsläpp av olja och andra skadliga ämnen – samt information som rör fler än en myndighet eller aktör.

[2] För fördjupad vägledning om planering under höjd beredskap och civilt försvar, se *Planeringsinriktning för krisberedskap och civilt försvar – Planering för att skapa och använda förmåga* https://rib.mcf.se/filer/pdf/31207.pdf

1.3 Framtagande och vidareutveckling

Detta stöd har tagits fram av Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) med stöd av sakkunniga från berörda organisationer. Dokumentet utgör en leverans inom Kustbevakningens projekt Stärkt nationell samverkan för fartygsolyckor med förorening till sjöss (2023–2025) som har finansierats genom Myndigheten för civilt försvars (tidigare MSB) anslag 2:4 Krisberedskap.

Ett arbetsdokument distribuerades till deltagare vid Nationell konferens för oljeskadeskydd 2025 i Norrköping i november 2025, där även en hearing genomfördes. Synpunkter från hearingen omhändertogs och beaktades inför remissutskicket. NSO-konferensen har fungerat som referensgrupp under projekttiden (2023–2025).

Dokumentet skickades på remiss av Myndigheten för civilt försvar i februari 2026 med svarsdatum den 7 maj. Synpunkter har inkommit från berörda myndigheter, kommuner, länsstyrelser[3] samt ideella organisationer och expertaktörer inom oljeskadeskyddet. Remissen har utgjort ett viktigt underlag för att utveckla och kvalitetssäkra innehållet i stödet.

Detta är den första utgåvan av det nationella stödet.

Fokus har varit att tillgängliggöra ett gemensamt stöd så snart som möjligt. Samtidigt pågår utveckling och förändringar i riskbilden, vilket innebär att stödet behöver uppdateras regelbundet för att vara aktuellt.

Stödet ska ses som ett levande dokument som revideras och utvecklas av NSO under ledning av Myndigheten för civilt försvar.[4] Inom vissa områden finns fortsatt behov av utveckling och förtydligande av juridiska förutsättningar, roller och ansvar. Detta kommer att behöva beaktas i kommande revideringar av stödet.

[3] Alla länsstyrelser med kust mot statligt vatten har deltagit i remitteringen.

[4] Läs mer om NSO och svenskt oljeskadeskydd här: https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/oljeskadeskydd/om-oljeskadeskydd/

Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO)

- Myndigheten för civilt försvar (sammanhållande)
- Havs- och vattenmyndigheten
- Kustbevakningen
- Naturvårdsverket
- Transportstyrelsen
- Länsstyrelserna
- Kommunrepresentanter, utsedda av Sveriges Kommuner och Regioner

Gruppen har sedan 1980-talet utvecklat svenskt oljeskadeskydd genom bland annat aktörsgemensam riskbild, handlingsplan och en årlig nationell konferens. Sjöfartsverket deltog i NSO fram till 2025.

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 att 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 omfattande nationellt och internationellt stöd för både bekämpning och sanering.

Kapitlen 5–7 följer en kronologisk ordning under en händelse och beskriver hur hanteringen utvecklas över tid. Observera att uppdragen kan överlappa i tid och se olika ut för olika aktörer. Räddningstjänst, sanering och andra åtgärder kan pågå samtidigt och under parallella ansvar.

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.

❗ Vägledningar – 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, utan att ersätta gällande styrning hos respektive aktör.

1.5 Juridiska grunder

Detta delkapitel ger en översikt av centrala juridiska utgångspunkter för hantering av maritima olyckor enligt svensk lagstiftning. Syftet är att förklara ansvarsfördelning enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor[5] (LSO)[6] och andra åtgärder till följd av utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Maritima olyckor berör även andra rättsområden, såsom sjörätt, skadeståndsrätt och internationella regelverk. Dessa behandlas inte i detalj i detta stöd, men har betydelse för ansvarsfrågor och ersättning.

Samhällets krav på beredskap och åtgärder 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 mer övergripande miljölagstiftning och ett antal olika sektorlagar kan vara tillämpliga beroende på den enskilda olyckans karaktär.

Syftet med beredskapsplaneringen är att komplettera de juridiska grundförutsättningarna och förekommande förberedande planer i övrigt, exempelvis handlingsprogram enligt LSO och oljeskyddsplaner. I förordning (2003:789) om skydd mot olyckor[7] (FSO) styrs de statliga aktörernas ansvar.

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 olycka.[8] Myndigheternas ansvar för att hantera maritima olyckor regleras i LSO och FSO. I detta dokument används ibland begreppet ”händelse” som ett samlat begrepp för olyckor och incidenter.

---

[5] Lag (2003:778) om skydd mot olyckor | Sveriges riksdag: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2003778-om-skydd-mot-olyckor_sfs-2003-778/

[6] Lag (2003:778) om skydd mot olyckor | Sveriges riksdag: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2003778-om-skydd-mot-olyckor_sfs-2003-778/

[7] Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2003789-om-skydd-mot-olyckor_sfs-2003-789/

[8] Nationell risk- och sårbarhetsbedömning (NRSB) 2025 | MSB: https://www.mcf.se/sv/publikationer/nationell-risk--och-sarbarhetsbedomning-nrsb-2025/

Kunskap om de juridiska grunderna är en viktig förutsättning för aktörernas agerande. Detaljer kring hur insatser ska genomföras bör hanteras inom ramen för lokala eller regionala beredskapsplaner.

FOI:s rapport från 2023 redovisar en fördjupande genomgång av juridiska frågor samt roller och ansvar vid fartygsolyckor med förorening till sjöss[9].

1.5.1 Räddningstjänst och ansvarsfördelning

Begreppet räddningstjänst är centralt i denna plan, och med räddningstjänst avses i 1 kap. 2 § 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.

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss enligt 4 kap. 5 § LSO samt 4 kap 12 § FSO. Ansvaret omfattar Sveriges sjöterritorium (inre vatten och territorialhavet) samt Vänern, Vättern och Mälaren, och inom Sveriges ekonomiska zon. Det gäller när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för ett sådant utsläpp. Detta gör det möjligt att vidta åtgärder innan föroreningen når land.

Kommunal räddningstjänst ansvarar enligt 3 kap. 7 § för räddningstjänst inom kommunen, om inte annat följer av 4 kap. 1–6 §§. Det betyder att Kustbevakningens ansvar sträcker sig in till strandlinjen, även om ansvarsförhållandena i praktiken kan kräva samverkan och gemensamma bedömningar i gränsområden.

Staten eller en kommun ansvarar för räddningsinsatser endast om detta är motiverat med hänsyn till:

1. behovet av ett snabbt ingripande,
2. det hotade intressets vikt,
3. kostnaderna för insatsen, och
4. omständigheterna i övrigt.

Räddningsledaren bedömer dessa kriterierna samlat och fattar beslut om att inleda eller avsluta räddningsinsatsen enligt LSO. Generellt upphör räddningsinsatsen när den inte längre kan hindra eller begränsa ytterligare skador.

[9] Se rapport: https://rib.mcf.se/filer/pdf/30395.pdf samt Pär Erikssons presentation från NSO konferensen 2023: https://www.youtube.com/watch?v=vIRPXsuI0ao&list=PLnfJX1S5HrypSc1kwyNjZuhmx4SceF7Rz&index=4

Vid maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen innebär detta att själva räddningsinsatsen kan upphöra när föroreningen kommit i land och skadan inte längre bedöms kunna begränsas ytterligare, utifrån en samlad bedömning av kriterierna för räddningstjänst. I praktiken innebär det ofta att händelsen får en mer statisk karaktär, där oljan har fastnat på stränder och vegetation, men bedömningen av om räddningstjänst ska fortgå utgår fortsatt från gällande kriterier.

Det är dock viktigt att poängtera att det fortsatt kan vara en överhängande fara för nya påslag så länge det finns olja eller andra skadliga ämnen i vatten eller på land, vilket kan motivera att räddningsinsatser upprätthålls eller återupptas utifrån den aktuella situationen. Exempelvis kan förändrat väder och vattennivåer riskera förflytta föroreningen ut i havet igen och återkontaminera andra områden. Då kan en avslutad räddningsinsats behöva påbörjas på nytt. Ett omfattande påslag av olja eller andra skadliga ämnen kan alltså pågå under lång tid med varierande intensitet, jämfört med många andra räddningsinsatser.

Det finns enligt LSO möjlighet för en ansvarig aktör att begära hjälp från andra. Till exempel kan staten (Kustbevakningen) begära hjälp från kommunens räddningstjänst med att utföra åtgärder i strandnära områden. Kommunen har då en omfattande, men inte absolut, skyldighet att delta i den statliga miljöräddnings-insatsen om det inte allvarligt hindrar den egna verksamheten. Även den kommunala räddningstjänstorganisationen kan begära hjälp av Kustbevakningen och andra myndigheter.

Myndigheten för civilt försvar har ansvar för vissa statliga förstärkningsresurser som kan användas vid räddningsinsatser. När flera samtidiga behov konkurrerar om tillgängliga resurser kan myndigheten prioritera och fördela dessa.

Enligt 7 kap. 2 § LSO har kommunen rätt till ersättning för räddningstjänst-kostnader när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet utanför Sveriges sjöterritorium eller inom den del av sjöterritoriet där räddningsinsatser ska göras enligt 4 kap. 5 § eller inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal.

1.5.2 Utgångspunkter för sanering

Om ett utsläpp nått strand och skadan uppskattas inte kunna förvärras ytterligare genom vidare spridning kan åtgärderna troligtvis inte längre betraktas som räddningstjänst, utan är i stället 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. Även praktisk hantering av föroreningsskadat dött vilt kan i detta sammanhang utgöra

en del av saneringsåtgärder och ersättas inom ramen för gällande regelverk.[10] Enligt 7 kap. 2 § LSO har kommunen rätt till ersättning av staten för saneringskostnaderna för olja eller andra skadliga ämnen som kommit ut i vattnet utanför Sveriges sjöterritorium eller inom den del av sjöterritoriet där räddningsinsatser ska göras enligt 4 kap. 5 § eller inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal. Kommunen har däremot inget tydligt utpekat ansvar att utföra saneringsinsatser.

Miljöbalken är central för hanteringen efter det akuta skedet men även relevant under pågående räddningsinsatser. Bestämmelser om bland annat skyddade områden, vattenverksamhet, avfallshantering, tillsyn och sanering kan få stor betydelse vid omfattande utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Länsstyrelsen och kommunerna har viktiga roller enligt miljöbalken och kan behöva fatta beslut och/eller ge vägledning parallellt med räddningstjänstens arbete.

1.5.3 Utgångspunkter för hantering av oljeskadat vilt

Alla vilda däggdjur och fåglar räknas som vilt i jaktlagstiftningen.[11] Eftersom vilt är fredat innebär det att de endast får jagas om det anges i jaktlagstiftningen eller av föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen[12]. Med jakt avses såväl att fånga som att döda vilt och att i sådant syfte söka efter, spåra eller förfölja vilt.[13]

Att fånga ett föroreningsskadat vilt, exempelvis en oljeskadad fågel, är juridiskt sett att betrakta som jakt. Det finns ingen uttrycklig bestämmelse som tillåter fångst (det vill säga jakt) av vilt som skadats av ett utsläpp.

Avlivning av vilt får däremot ske i vissa situationer av djurskyddsskäl. Om ett frilevande vilt anträffas så skadat eller i ett sådant tillstånd att det snarast bör avlivas får det avlivas även om det är fredat eller om avlivningen sker på någon annans mark. Ett oljeskadat vilt bör typiskt sett anses omfattas av denna bestämmelse. Det krävs dock alltid en bedömning av den enskilda situationen av hur illa skadat djuret är och om det bedöms kunna klara sig.

Den 1 juli 2026 infördes även en bestämmelse som innebär att jakträttshavare får söka efter, spåra eller förfölja vilt som behöver avlivas av djurskyddsskäl. För mer information se delkapitel 6.3.5 *Nationell inriktning för oljeskadat vilt*.

---

[10] Se delkapitel 6.3.5 Nationell inriktning för o*ljeskadat vilt* för mer information.
[11] Se 2 § jaktlagen (1987:259): https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/jaktlag-1987259_sfs-1987-259/
[12] Se 3 § samma lag.
[13] Se 2 § samma lag.

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 aktör. Till sjöss är engelska ofta arbetsspråk, och flera termer har etablerad internationell användning.

Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan innehåller stöd för gemensam förståelse i planering och operativt arbete, inklusive en termsamling som är av relevans för detta dokument.



Termsamling

De centrala begreppen och termerna inom området samverkan och ledning finns beskrivna i Myndigheten för civilt försvars metodstöd för gemensamma grunder.[14]

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 bränslen blandas ut med vegetabiliska oljor 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*.

Begreppet andra skadliga ämnen motsvarar i stora delar det som internationellt benämns *hazardous and noxious substances* (HNS) och används inom FN:s sjöfartsorganisation (IMO:s) regelverk.[15]

Ett konkret exempel på *annat skadligt ämne* är tallolja. MSB har beviljat ersättning till en kommun för sanering enligt LSO efter en tankrengöring till sjöss som ledde till att ett utsläpp av tallolja hamnat på stranden.[16]

Oljeskadeskydd är Sveriges samlade förmåga att förebygga och hantera utsläpp av olja och andra skadliga ämnen.

---

[14] https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/beredskap-for-kris-och-krig/ledning-och-samverkan/gemensamma-grunder--ramverk-for-ledning-och-samverkan/.

[15] https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/hns-2010.aspx.

[16] Roslagskusten drabbades av ett större utsläpp av tallolja i mars 2021.

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 skadliga ämnen (HNS) och andra nya hot.

Fortsatt användning av tjockolja med skrubberteknik visar på vikten av att vidmakthålla och utveckla traditionella beredskapsresurser för olycksorsakade utsläpp. Det osäkra omvärldsläget med bristande sjösäkerhetssamarbete och den ryska skuggflottans nyttjande av tankfartyg med hög ålder och lägre standard accentuerar behovet av samarbete och gemensam kapacitetsutveckling.

Pågående riskanalysarbete inom HELCOM visar att nuvarande beredskap i Östersjöregionen inte bedöms vara tillräcklig för att förebygga eller hantera större utsläpp, vilket kan få betydande konsekvenser för både havs- och kustmiljön.[17] Denna bedömning är relevant även för svenska förhållanden 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 utgår från dess sammanfattning.[18]

2.1 Övergripande nationell riskbild

Riskbilden för oljeutsläpp till sjöss påverkas i hög grad av sjöfartens omfattning. För att identifiera aktuella trender har sjötrafikstatistik och erfarenheter från utsläppsolyckor, både nationellt och internationellt, analyserats. Oljeutsläpp till havs utgör främst ett hot mot kust- och havsmiljöer, medan utsläpp i de stora sjöarna även utgör hot mot dricksvattenförsörjningen för miljontals invånare. Även andra samhällsviktiga och ekonomiska verksamheter kan påverkas.

Även risker kopplade till andra verksamheter, såsom havsbaserad vindkraft, berörs. Fokus ligger dock på sjöfartsrelaterade oljeutsläpp, vilka traditionellt delas in i tre huvudkategorier. Det aktuella riskläget kan kortfattat sammanfattas enligt följande:

[17] Mer om riskanalys i BRISK II-projektet och Östersjösamarbetet inom HELCOM: https://helcom.fi/action-areas/response-to-spills/
[18] https://rib.mcf.se/filer/pdf/31169.pdf

Tankfartygsolyckor med utsläpp av last – Denna olyckstyp sker sällan men utsläppskvantiteterna blir ofta stora och konsekvenserna därmed mycket omfattande. Internationellt har denna kategori sedan 1980-talet visat på stadigt avtagande trend men har sedan ett tiotal år landat på en stabil nivå[19]. En rad internationellt överenskomna regler har samverkat till att göra tankfartygssegmentet till den säkraste fartygstypen. Svenska vatten har varit förskonade från stora tankfartygsutsläpp, men tankfartygstrafiken har ökat och framför allt 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 föroreningar i Östersjön och Västerhavet. Utsläppskvantiteterna från enskilda utsläpp är i regel mindre volymer, men har en betydande miljöpåverkan då de sker oftare. Denna utsläppstyp har genom skärpta krav och övervakning stadigt minskat men ännu inte upphört helt[20].

Kemikalieutsläpp – Lastrester efter tankrengöring av kemikalietankfartyg är tillåtet att släppa ut under vissa förutsättningar. Denna typ av utsläpp från exempelvis vegetabiliska oljor av förorenat tankspolvatten kan ge skadliga miljöeffekter och har uppmärksammats som ett problemområde där behov av fortsatta åtgärder och utveckling av regelverk har identifierats.[21]

Fartygsolyckor – Grundstötnings- och kollisionsolyckor utgör en betydande del av de rapporterade fartygsolyckorna som lett till utsläpp i våra havsområden. Samtidigt klassificeras en stor andel utsläppshändelser inom kategorin ”övriga olyckor”. Skador på fartygens bränsletankar är fortsatt relativt vanliga och olycksstatistiken visar ingen tydlig minskande trend. Avsiktliga störningar av satellitnavigeringssystem är en tillkommande fara som ökar sannolikheten för olyckor.

Små bulkfartyg har tidigare varit överrepresenterade i olycksstatistiken, men den trenden förefaller inte längre vara lika tydlig, samtidigt som äldre fartyg med bränsletankar direkt mot bottenplåten är sårbara vid grundstötning. Nya typer av fartygsbränslen, exempelvis hybridoljor har visat sig vara svåra att omhänderta med befintlig utrustning. Vidare har den idag ökande användningen av skrubberteknik med traditionellt tjockoljebränsle bidragit till att skadliga ämnen släpps ut i havet från skrubbrarnas tvättvatten samt till att tjockolja kan läcka ut vid fartygsolyckor.

---

[19] Internationell statistik på oljespill https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/oil-tanker-spill-statistics-2025/

[20] HELCOM:s miljöövervakning för oljespill https://helcom.fi/baltic-sea-trends/maritime/illegal-spills/

[21] Se rapport från Havsmiljöinstitutet, Kjell Larsson: Effekter av utsläpp av vegetabiliska oljor och andra biobaserade oljor och bränslen från tankfartyg på marint liv https://www.havsmiljoinstitutet.se/sites/default/files/2025-04/2025-2-effekter-av-utslapp_v4.pdf.

På sikt väntas en rad nya typer av fartygsbränslen och fossilfria alternativ vilka också kan 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. I ett läge med höjd beredskap och krig ökar sannolikheten för fler och mer omfattande utsläpp.

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

Stora händelser, enligt Kustbevakningens definition, omfattar upp till 10 000 ton råolja, vilket sedan länge utgör en dimensioneringsnivå för beredskapsplaneringen i Sverige. 10 000 ton motsvarar storleken på en enskild lasttank i ett råoljetank-fartyg. Utsläpp från mer än en lasttank samtidigt har ansetts osannolikt.

Mot bakgrund av en förändrad riskbild kan utsläpp som överstiger 10 000 ton inte uteslutas. Totalförlust av last är ett scenario som också behöver beaktas. Idag förekommer också lasttankar som rymmer 15 000 ton. Därför har en ny kategori för exceptionella händelser införts. Med dessa händelser avses händelser som överskrider den nationellt dimensionerade förmågan och som skulle kräva omfattande nationell samverkan och internationellt stöd, både till sjöss och på land.

Även vid stora och mellanstora händelser kan det finnas behov av att snabbt tillföra expertis eller särskilda resurser från andra länder. Eftersom stora eller exceptionella händelser sällan inträffar och exceptionella händelser aldrig skett, saknas praktisk erfarenhet inom Sveriges närområde. Övning är således avgörande för att kunna förbereda en effektiv hantering.

Den internationella beredskapen till sjöss 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.

Mer information om internationellt stöd och nyckelaktörer finns i bilaga 2.

Tabell 1. Beskrivning av händelsetyper och dimensionerande scenarier med utgångspunkt i Kustbevakningens beredskapsplanering. Tabellen har kompletterats med kategorin exceptionell händelse, som bedöms ha låg sannolikhet men inte längre kan uteslutas i aktörernas beredskapsplanering.

Händelsetyp	Beskrivning	Uppskattad frekvens	Dimensionerande scenarier
Exceptionell händelse	Händelsen överstiger de dimensionerande scenarierna och den nationella förmågan. Händelsen kräver omfattande nationell samverkan och internationellt stöd. Insatsen kan bli mycket långvarig.	Okänd, men sannolikheten bedöms ha ökat.	Tankfartyg, utsläpp av last >10 000 ton råolja. Fartygets lastkapacitet utgör den övre gränsen för potentiella utsläpp.
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 ≤ 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 ≤60 ton. 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 meter längd, utsläpp av bunkerolja ≤100 ton. Tankfartyg <110 meter längd, utsläpp av produkt ≤200 ton.
Liten händelse	Händelsen kan hanteras av ordinarie besättning och befintlig utrustning ombord när det bedöms vara en kort-varig insats. Insatsen bedöms pågå ≤ 24 timmar.	Varje år	Passagerarfartyg för skärgårdstrafik kör på grund. Utsläpp från mindre arbetsfartyg, fiskebåt eller fritidsbåt. Överbunkringsolycka. Utsläpp av hydraulolja från fartyget eller andra däcksmaskiner.

3. Roller och ansvar

3.1 Gemensamma grundprinciper

Det nationella stödet lutar sig mot de tre välkända principer som finns inom krishantering[22]:

- **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 samhället.[23] 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 förhållningssätt i Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan.[24]

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 riskerar landpåslag måste samhällets samlade resurser användas effektivt. Kommuner och de statliga myndigheterna som har ansvar enligt LSO måste samordna åtgärder och samverka med varandra likväl som med andra aktörer som berörs.



Delat ansvar att agera

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

[22] Läs mer om det svenska civila beredskapssystemet på MCF.se: https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/beredskap-for-kris-och-krig/beredskapssystemet/det-civila-beredskapssystemet/.

[23] Se resonemang av handlingsprincip: Ansvar, samverkan, handling: åtgärder för stärkt krisberedskap utifrån erfarenheterna från skogsbranden i Västmanland 2014 (Ju2015/1400/SSK): https://rib.mcf.se/filer/pdf/28036.pdf, se även MCF (tidigare MSB): Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv: https://rib.mcf.se/filer/pdf/30782.pdf.

[24] Läs mer om handlingskraft och grundläggande förhållningssätt: https://www.mcf.se/sv/utbildning--ovning/utbildning/alla-kurser/utbildningsmaterial-gemensamma-grunder-for-samverkan-och-ledning/.

Kustbevakningen har ansvar för miljöräddning till sjöss och behöver ta ett stort ansvar i att tidigt ta kontakt med andra aktörer, dela initiala lägesbilder och skapa förutsättningar för samordning kring de direkta åtgärderna. Aktörer som kan behöva kontaktas inkluderar Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, kommuner och kommunal räddningstjänst. Efterhand kan arbetet med att åstadkomma inriktning och samordning drivas av andra, exempelvis länsstyrelsen eller kommunen, som har ett utpekat samordningsansvar inom sitt geografiska ansvarsområde.



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 åtgärder vid händelsen. Det är viktigt att ansvarsgränser inte utgör hinder för att aktörer bistår varandra i 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 civilt försvars metodstöd *Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan.*[25]

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.

Ramverket är en självklar utgångspunkt i alla aktörers beredskapsplanering för maritima olyckor till sjöss och på land.

För bästa effekt ska dess principer också vara styrande vid akuta händelser. Vid ett initialt skede av maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag kan ramverket användas som stöd genom att:

[25] Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan: https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/gemensamma-grunder--ramverk-for-ledning-och-samverkan/.

- **Skapa klarhet i aktörernas tillämpning av sina uppdrag**: Identifiera och kommunicera de lagstadgade ansvarsområdena för varje aktör (exempelvis Kustbevakningen, länsstyrelsen, kommunal räddningstjänst och miljökontor, Myndigheten för civilt försvar, Sjöfartsverket, med flera).
- **Etablera samverkan med berörda aktörer för en samordnad hantering utifrån händelsen**: Utforma en tydlig struktur utifrån respektive aktörs insats och omfattning samt typ av händelse. Vid storskaligt utsläpp kan det behövas flera knytningar på flera olika organisatoriska nivåer.
- **Kommunikationskanaler och samordning**: Använd planerade och övade kommunikationsvägar för att minska missförstånd. Anpassa kommunikationsvägarna så att behovet i den inträffade händelsen tillgodoses. Samordna det kommunikativa budskapet med bibehållen trovärdighet.
- **Skapa en gemensam målbild och avsedd inriktning för hela hanteringen**: Förmåga och mandat att definiera gemensamma mål för hanteringen i stort, exempelvis att minimera miljöskador, skydda mänskligt liv och säkerställa återställning av material och miljö.

3.2 Aktörer med ansvar före, under och efter en händelse

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

Även andra aktörer, såsom frivilligorganisationer, privata aktörer och andra myndigheter och verksamheter, utgör viktiga resurser och bidrar i hanteringen av en händelse, även om de inte beskrivs närmare här.

Vilka aktörer som involveras beror på händelsens karaktär och omfattning. Listan ska därför inte ses som uttömmande, utan beskriver ansvar och aktörer i normalfallet. En komplex och föränderlig riskbild ställer krav på flexibilitet och ett öppet förhållningssätt, där även ytterligare aktörer kan behöva involveras, exempelvis Försvarsmakten, Polismyndigheten eller andra.

Dessa aktörer bör beaktas i ansvariga aktörers planering och förmågeutveckling, genom samverkan, avtal och övningsverksamhet.



Verksamhetsutövares ansvar och beredskap

Hamnar, industrier, vindkraftsparker till sjöss, dricksvattensproducenter och andra anläggningar som är beroende av vatten kan behöva vidta åtgärder inom sitt verksamhetsområde både för att förebygga utsläpp och för att skydda sin verksamhet från utsläpp till sjöss.

Beroende på vad det är för typ av verksamhet som drivs ser kraven annorlunda ut och går att finna i miljöbalken alternativt Seveso-lagstiftningen.

3.2.1 Kommunen

En kommun har flera uppdrag och verksamheter och kan vid en olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen behöva agera i flera roller parallellt. Kommunen kan ansvara för räddnings- och saneringsinsatser, utöva tillsyn enligt miljöbalken samt bidra med lokal kunskap och kompetens om miljö och naturvärden. Den lokala beredskapsplaneringen bör redogöra för hur dessa uppdrag planeras, organiseras och genomförs.

Kommunerna är alla olika vad gäller storlek, förutsättningar, organisation och samverkansformer. De genomför risk- och sårbarhetsanalyser (RSA), där kustkommuner särskilt bör beakta risker kopplade till utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, exempelvis till följd av maritima olyckor.

Kommunens förvaltning för miljöfrågor är en väsentlig aktör vid oljeutsläpp. Vid utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen kan exempelvis behovet vara att ge korrekt och tydlig information om risker och skyddsåtgärder, bidra med underlag och prioriteringsgrunder för räddningsinsatserna, bedöma konsekvenser för människor, djur och natur samt följa upp om sanering och återställning vid behov. Kommunallagen möjliggör att kommuner organiseras och samverkar i olika former, exempelvis miljöförbund, även om det inte är särskilt vanligt förekommande. För detta sammanhang är miljökompetens viktig i kommunen, exempelvis miljö- och hälsoskyddsinspektör, miljösamordnare, miljöstrateger och kommunbiologer eller -ekologer som också kan ha sina tjänster inom andra förvaltningar än miljöförvaltningar.

Kommunen ska vara väl förberedd för att snabbt kunna påbörja sanering om en förorening når land.” ändra till ”Kommunen behöver i sin beredskapsplanering ha förberett hur sanering snabbt kan initieras om en förorening når land. Åtgärderna behöver sättas in omedelbart, eftersom saneringen blir svårare med tiden och risken för omfattande miljöskador ökar. Kommunerna har en nyckelroll när det gäller inriktning och prioritering av områden att sanera, utifrån kunskap om lokala skyddsvärden och andra förhållanden. I vissa ansvarar länsstyrelsen för särskilt skyddsvärda områden och behöver då involveras i prioriteringar och avvägningar.

Kommunen är inte skyldig att sanera, men kan vidta åtgärder utifrån ett allmänintresse eller i egenskap av markägare. Kommunen har rätt till ersättning för sådana kostnader enligt lagen om skydd mot olyckor.

Den kommunala oljeskyddsplanen utgör en viktig grund i att effektivt hantera en akut händelse med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.

Utöver kommunens verksamheter så har kommunen också ett geografiskt områdesansvar på lokal nivå, vilket innebär att verka för att inriktning och samordning kommer till stånd vid extraordinära händelser och andra allvarliga samhällsstörningar.

Kommunen ansvarar för tillsyn enligt miljöbalken. Det innebär exempelvis att det är kommunernas myndighetsnämnder som beslutar om när ett område är tillräckligt sanerat.

3.2.2 Kommunal räddningstjänst

En kommun har ansvar för räddningstjänst i vattendrag, kanaler, kommunala hamnar och insjöar som inte omfattas av statlig räddningstjänst enligt 4 kap. 5 § LSO. Av kommunens handlingsprogram ska hamnar och deras gränser i vatten anges.

För kommunal räddningstjänst förekommer ofta samarbeten genom kommunalförbund, civilrättsliga avtal eller gemensamma nämnder.

Kommunen ska ha ett ledningssystem (räddningsledningssystem) för räddningstjänst där en övergripande ledning ständigt upprätthålls. När flera räddningstjänstorganisationer har ett gemensamt räddningsledningssystem utövas ledning gemensamt utan hänsyn till kommun- eller organisationsgränser.

Den övergripande ledningen bedömer och anpassar kontinuerligt ledning och resursanvändning i förhållande till pågående räddningsinsatser samt behovet av beredskap. År 2026 fanns det 18 räddningsledningssystem i Sverige.[26]

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

[26] Myndigheten för civilt försvar, Räddningsledningssystem: https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/raddningstjanst-och-raddningsinsatser/samverkan-och-ledning-for-raddningstjanst/karta-over-landets-ledningssystem/

Olja eller andra skadliga ämnen som hotar att nå stränder betraktas normalt som skäl för räddningstjänst. Lämpliga åtgärder handlar då bland annat om att förhindra spridning samt att begränsa miljöskador. Begreppet överhängande fara enligt LSO gäller både för kommunal räddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss.

I praktiken är gränsen mellan vatten och land sällan skarp och det blir en fråga om vem som har bäst möjlighet att agera utifrån en gemensam bedömning av situationen.

Kustens beskaffenhet och lokala förutsättningar, såsom topografi, bottentyp, tillgänglighet och skyddsvärden, har stor betydelse för val av åtgärder och operativt genomförande. Detta innebär att planering och taktik behöver anpassas till de lokala förhållandena i samverkan med berörda aktörer. Samordning och samverkan mellan kommunal räddningstjänst och statlig miljöräddningstjänst till sjöss (Kustbevakningen) är särskilt viktig i dessa gränsområden, där åtgärder behöver vidtas från flera håll och överlappa.

Åtgärder kan utföras av den kommunala räddningstjänsten på land och från land i vattnet i anslutning till land, med möjlighet till stöd av statliga förstärkningsresurser.

År 2026 hade Sveriges 290 kommuner organiserat sin räddningstjänst i cirka 140 organisationer. 124 kommuner har kust mot statligt vatten.[27]

3.2.3 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har geografiskt områdesansvar på regional nivå inför och vid en samhällsstörning eller krissituation. Inom länet sker samtidigt kommunernas lokala geografiska områdesansvar.

Vid en större maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen ska länsstyrelsen kunna upprätta en ledningsfunktion för samordning och information. En sådan funktion har som syfte att vara en sammanhållande funktion mellan olika aktörer som tillsammans hanterar oljeutsläppet, verka för att gemensam inriktning och samordning uppnås genom sammanställning av regional lägesbild samt att skapa avsedd inriktning för hanteringen i stort.

Omfattande maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen får sannolikt betydande konsekvenser för miljön, samhället och flera aktörer på lokal, regional och nationell nivå.

[27] 124 kommuner ingår i Sveriges oljeskadeskydd 2025 – Kartläggning av förmågan (MSB, 2025) https://rib.mcf.se/filer/pdf/31155.pdf

I sådana situationer har länsstyrelsen ett särskilt ansvar att samordna regional krishantering och att tillhandahålla en aktuell och samlad lägesbild. Vid större händelser samlar länsstyrelsen berörda aktörer initialt till en regional samverkanskonferens. Deltagare är exempelvis berörda delar av kommunernas verksamhet, Kustbevakningen, kommunala räddningstjänster och angränsande länsstyrelser. Ett syfte med samverkanskonferenser 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.

Utsläpp kan ha olika omfattningar och beröra en eller flera kommuner. Vid omfattande oljeutsläpp som berör flera kommuner behöver länsstyrelser i utövandet av det geografiska områdesansvaret se till att arbetssätt fungerar utifrån samverkansbehovet så att åtgärder till sjöss och på land samordnas och tillgängliga resurser används där de gör störst nytta.

Beroende på omfattning kan samordningen hållas ihop inom ett län. I andra fall behöver lokala knytningar ske mellan en kommuns olika förvaltningar, räddnings-ledningssystem och Kustbevakningen, såväl ute i ett skadeområde som via en ledningsplats i kommunen. Inom ett län kan flera sådana lokala hanteringar hållas samman på ett övergripande sätt av länsstyrelsen. Om flera län berörs kan flera länsstyrelser behöva samordna sina arbetssätt. Ett samverkanssystem som utformas utifrån det aktuella behovet kan bestå av flera samverkande delsystem.

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.

Kravet i LSO på kommunerna att ha ledningssystem med kapacitet att leda även stora och långvariga räddningsinsatser har dock medfört att det är mindre sannolikt att staten skulle behöva ta över ansvaret för kommunal räddningstjänst.

3.2.4 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 LSO samt FSO och benämns miljöräddningstjänst till sjöss.

Ansvaret innebär att Kustbevakningen ska planera för och upprätthålla förmåga att genomföra miljöräddningsinsatser. För detta finns bland annat övervakningsflyg, miljöskyddsfartyg, materiel som länsor och olika typer av upptagningssystem för att kunna ta upp utsläppt förorening ur vattnet. Kustbevakningen kan i syfte att begränsa utsläpp, nödläktra föroreningen från nödställt fartyg till egna fartyg, brandbekämpa till sjöss samt nödbogsera nödställda fartyg.

Kustbevakningen genomför dessutom miljöövervakning med flyg och fartyg för exempelvis bedömning av utsläpp och provtagning av utsläppt förorening. Provtagning utgör ofta ett viktigt underlag för lägesbilder, miljöuppföljning, brottsutredningar och ansvarsutkrävande. För mer information om provtagning av olja och andra skadliga ämnen, se bilaga 3.

Myndigheten kan genomföra driftprognoser för att förutspå var den utsläppta föroreningen kan ta vägen eller spåra var den sannolikt kommer ifrån. Kustbevakningen är kontaktpunkt för internationell assistans till sjöss vid miljöräddningstjänst och samordnar begäran om samt mottagande av internationellt stöd till sjöss.

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 beivrar även andra brott inom sitt verksamhetsområde.

3.2.5 Myndigheten för civilt försvar

Vid omfattande och komplexa olyckor, kriser och andra större händelser kan Myndigheten för civilt försvar bistå med stöd inom flera områden. Exempelvis inom samverkan och ledning, inriktning och samordning, samverkanskonferenser och resurssamordning. När kommunens, regionens eller övriga aktörers egna resurser inte räcker till har Myndigheten för civilt försvar även förstärknings-resurser som kan ställas till förfogande samt kan förmedla stöd från andra länder. Myndigheten för civilt försvar har särskilda uppgifter kopplade till prioritering och fördelning av förstärkningsresurser vid omfattande händelser.

Det finns särskild materiel för bekämpning av förorening i strandnära vatten och på land, som kan nyttjas av Kustbevakningen och kommuner. Myndigheten för civilt försvar 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.

Myndigheten för civilt försvar är Sveriges kontaktpunkt mot Europeiska Unionen (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.

Myndigheten för civilt försvar kan som sammankallande aktör på central nivå se till att berörda myndigheter och aktörer erbjuds möjlighet 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.

Myndigheten för civilt försvar hanterar också ersättning för räddningsinsatser och sanering vilket beskrivs i kapitel 7.2 *Dokumentation, kostnader och ersättning*.

Myndigheten har en särskild roll att stödja nationell samordning, resurssamordning och förstärkning vid omfattande eller komplexa händelser som berör flera aktörer, kommuner eller län.

Myndighetens roll och omfattningen av stödet varierar beroende på händelsens omfattning. Vid mindre händelser kan stödet vara begränsat, medan stora och exceptionella händelser kan medföra behov av nationell samordning, nationell lägesförståelse, samverkanskonferenser, förstärkningsresurser och internationellt stöd genom EU:s civilskyddsmekanism och andra internationella samarbeten.

3.2.6 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har både en olycksförebyggande roll genom att verka för en god sjösäkerhet och ansvaret för sjöräddningsinsatser på statligt vatten. Det är vanligt att ett utsläpp föregås av en olycka där människoliv kan vara i fara. Det medför att Sjöfartsverkets sjöräddningstjänst kan pågå och fortsätta parallellt med att miljöräddningstjänst startas upp av Kustbevakningen och att den kommunala räddningstjänstorganisationen kan inleda en kommunal räddningsinsats.

Sjöräddningsinsatser leds och koordineras från den nationella sjö- och flygräddningscentralen. Räddningsledarna behöver vid samtliga räddningsinsatser samverka om var olika resurser behövs bäst.

I det förebyggande sjösäkerhetsarbetet ingår att tillhandahålla säkra farleder, lotsning av fartyg, sjötrafiktjänster (VTS) och tillhandahålla sjögeografisk information. I samband med en olycka kan Sjöfartsverket med dessa resurser bland annat underlätta insatsen genom att varna övrig trafik och genom att förse räddningsledningen med detaljerad djupinformation. För säker förflyttning av det

drabbade fartyget behöver lotsningen användas i både planering och genomförande. Sjöfartsverket kan även bistå med fartygs- och helikoptertransporter av personal och utrustning vid en händelse.

3.2.7 Transportstyrelsen

Transportstyrelsens huvuduppgifter är regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet, bland annat inom sjöfarten. Myndigheten arbetar för en långsiktigt hållbar och säker sjöfart och sjötrafik, men har även operativa uppgifter vid maritima olyckor.

I samverkan med Kustbevakningen och Sjöfartsverket granskar myndigheten planer för att hantera det skadade fartyget – till exempel åtgärder för bärgning, stabilisering, nödläktring, bogsering eller anvisning till *skyddad plats*.[28]

Transportstyrelsen har utsett ett antal sådana skyddade platser (ofta större hamnar) längs kusten dit fartyg i behov av assistans kan dirigeras. Detta är dock inte en uttömmande lista utan fortfarande kan andra hamnar, ankarplatser och andra lämpliga skärgårdsområden användas som en skyddad plats beroende på den aktuella situationen.

Om befälhavaren har deklarerat nöd och sjöräddningsledaren fattat beslut om att inleda en sjöräddningsinsats, kan det också inkludera planer på att ett fartyg ska föras till skyddad plats. Transportstyrelsen samverkar då med Kustbevakningen och Sjöfartsverket, men berörd kommun och länsstyrelse bör också informeras.

Under en pågående maritim olycka kan fartygsinspektörer från Transportstyrelsen behöva delta för att bedöma fartygets eller fartygens status och granska utkast till bärgningsplaner. Fartygsinspektören kan då behöva utföra tillsyn ombord på fartyget. Dessa insatser sker med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) och fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Transportstyrelsen är huvudansvarig för Sveriges Maritime Assistance Service (MAS) i Sverige. Funktionen bedrivs i nära samverkan mellan Transportstyrelsen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Även polis, kommunal räddningstjänst, hamnar och lokala myndigheter kan involveras. MAS är nationell kontaktpunkt för fartyg i behov av assistans, följer och bedömer situationen ombord samt utgör kontaktlänk mellan fartyget, berörda myndigheter och andra involverade aktörer. Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC) utgör kontaktpunkt mellan fartyg och land och där hanteras MAS-funktionen operativt.

[28] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/places-refuge-por_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 om detta, i samverkan med Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Kommun och länsstyrelse bör också informeras.

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

3.2.8 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndighetens grundläggande uppdrag omfattar bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag, hav och fiskresurser. Myndigheten har också ansvar för att ta fram vägledning för en långsiktig uppföljning av miljöpåverkan efter en större föroreningshändelse. 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 inte en beredskapsmyndighet och har därför ingen tjänsteperson i beredskap (TiB). Vid en akut föroreningshändelse kan Havs- och vattenmyndigheten kontaktas via en funktionsbrevlåda (havsmiljo@havochvatten.se), för att kunna bistå med hjälp i miljöfrågor.

Från år 2026 har Havs- och vattenmyndigheten en upphandlad Miljöjour under Åtgärdsprogrammet för havsmiljön 2022–2027. Miljöjouren erbjuder expertis i frågor om hur olika typer av oljor och andra ämnen påverkar miljön negativt vid akut förorening till sjöss. Experter från Miljöjouren ger handfasta råd på plats för att minska påverkan på miljön vid akuta föroreningar både till havs och på land[29] samt kan ge stöd i utförande av miljöuppföljning efter en händelse.

3.2.9 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket är förvaltningsmyndighet på miljöområdet med ansvar för frågor som rör klimat och luft, mark, biologisk mångfald, förorenade områden, kretslopp och avfall, miljöövervakning samt miljöforskning.

När det gäller hantering av förorenade områden på land och i sediment har myndigheten en samordnande roll, och Naturvårdsverket har även en tillsyns- vägledande funktion enligt avfallslagstiftningen samt i frågor om efterbehandling av förorenade områden.

[29] https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/fororeningar-och-farliga-amnen/oljeutslapp/miljojour.html

Inom sitt område ska Naturvårdsverket arbeta för att stärka den biologiska mångfalden på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och samtidigt beakta samhällsutveckling och näringslivets konkurrenskraft.

Naturvårdsverket ansvarar också för frågor som rör jakt och viltvård enligt jaktlagstiftningen och arbetar för att bevara och utveckla förutsättningarna för jakt och att nyttja vilt som en resurs samtidigt som negativa effekter på andra samhällsmål minimeras. Naturvårdsverket vägleder andra berörda myndigheter i deras arbete inom jakt och viltförvaltning.

Det nationella ansvaret för viltförvaltningen innebär bland annat att myndigheten beslutar om föreskrifter, ger vägledning och fattar beslut i enlighet med jaktlagstiftningen.

Naturvårdsverket är en beredskapsmyndighet och ingår i sektorn för livsmedelsförsörjning och dricksvatten. I denna roll bidrar myndigheten bland annat genom att ta fram och rapportera lägesbilder till regeringen.

Inom sektorn har myndigheten ansvar för de samhällsviktiga funktionerna avlopp och avfall. Samtidigt arbetar Naturvårdsverket bredare med att stärka beredskapen inom myndighetens ansvarsområden.

4. Förberedelser, planer och beredskap

Detta kapitel ger en övergripande inriktning för beredskapsplanering vid maritima olyckor med utsläpp av olja. Det 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.

Tidigare har kommunerna haft ett särskilt stöd för beredskapsplanering inom området, den så kallade Kommunpärmen, som ersätts av detta gemensamma stöd.[30] Aktörer uppmuntras också att utgå från varandras planer och erfarenheter, som idag ofta håller mycket hög kvalitet.[31]

Genom ett gemensamt stöd som riktar sig till alla berörda aktörer skapas bättre förutsättningar för samverkan, ett gemensamt språk och harmonisering av beredskapsarbetet i landet. Detta stärker helheten och gör det lättare att anpassa planeringen till lokala och regionala förutsättningar.

4.1 Utgångspunkter

Sannolikheten för omfattande utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen är ojämnt fördelad över landet. Kustens utformning, förutsättningar samt skyddsvärden varierar. Beredskapsplaneringen bör därför utgå från lokala och regionala förutsättningar.

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

---

[30] Dokumentation finns kvar i biblioteket RIB arkivet för Oljeskadeskydd: https://rib.mcf.se/bib/Search/SearchItems?h=4-1.

[31] Goda exempel på regionala och lokala oljeskyddsplaner: Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län: https://www.lansstyrelsen.se/download/18.5afeb1c318b654cdfd91d6/1698223284317/Regional%20oljeskyddsplan%20f%C3%B6r%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland.pdf. Se även: Delregional Oljeskyddsplan Norra Bohuslän: https://www.lysekil.se/download/18.4238e10118c6050f88add58d/1704797927926/Delregional%20Oljeskyddsplan%20Norra%20Bohusl%C3%A4n.pdf.

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. För att bistå har Myndigheten för civilt försvar en nationell förstärkningsresurs kopplat till oljeskadeskydd för strandnära insatser. I ett läge där Sveriges resurser skulle vara otillräckliga kan 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 via samarbetsavtal.

När föroreningen når land blir det allt fler aktörer som berörs av skadan, och arbetet med att hantera utsläppet blir omfattande både tidsmässigt och för stora geografiska områden. 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 omfattande ansvar, även om det juridiskt inte omfattar sanering. Det är samtidigt orimligt att kräva av varje enskild kommun att upprätthålla den förmåga och kompetens som stora utsläpp kräver. Därför bör planeringsarbetet genomföras i ett regionalt samarbete i samverkan mellan länsstyrelser, Kustbevakning och lokala nyckelaktörer.

Länsstyrelsens geografiska områdesansvar omfattar hela länet, inklusive länets del av Sveriges territorialhav[32]. Planeringen bör därför inte utgå från en strikt gränsdragning mellan kommunal och statlig räddningstjänst enligt LSO, som går vid strandlinjen. Den bör ses som en aktörsgemensam planering, med aktörer som utifrån sina uppdrag bidrar med konkreta åtgärder redan från början. Grunda vatten och skärgårdsmiljöer ställer särskilda krav på samverkan mellan aktörer. Bekämpningsåtgärder behöver ofta ske samtidigt från både land och från vattnet. Även frågor som rör sanering bör inkluderas i länsstyrelsens samordning och planering, i nära dialog med kommuner och övriga berörda aktörer. Detta innebär inte att länsstyrelsen övertar ansvar för genomförandet av saneringen, utan syftar till att skapa förutsättningar för en samordnad hantering.

De särskilda befogenheter som följer av räddningstjänst enligt LSO upphör när kriterierna för räddningstjänst inte längre är uppfyllda. Övergången till sanering sammanfaller ofta med detta, men är sällan skarp och olika åtgärder kan pågå parallellt under en period. För att underlätta övergången och en snabb uppstart av saneringsarbetet kan länsstyrelsen stödja samordningen mellan berörda aktörer. Myndigheten för civilt försvar kan vid behov kan bistå med rådgivning kring planering, organisering och ledning. Materiel från Myndigheten för civilt försvar är i första hand avsedd för räddningstjänstinsatser.

[32] I praktiken ca 22 mil från land, eller 12 nautiska mil från baslinjen.

Omfattande saneringsinsatser är ofta mycket resurskrävande, långvariga och kostsamma. Berörda aktörer bör därför i förväg planera för hur nödvändiga resurser kan anskaffas och organiseras om en större händelse inträffar.



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. Åtgärder behöver ofta överlappa och präglas av tanken att händelsen ska lösas tillsammans!

5. 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 det finns en stor sannolikhet att ett utsläpp kommer att inträffa, kan komma till berörda myndigheter på olika sätt. Utsläpp eller hot om utsläpp kan till exempel upptäckas genom Kustbevakningens miljöövervakning via flygplan, fartyg, eller satellit-övervakning (exempelvis CleanSeaNet), genom rapporter från fartyg eller genom iakttagelser från allmänheten via 112. Information om olyckor och nödlägen kan även inkomma via Sjöfartsverkets JRCC (Sjö- och flygräddningscentral) eller VTS (Vessel Traffic Services).

Räddningsledaren fattar beslut om att starta en miljöräddningsinsats när kriterierna för räddningstjänst bedöms vara uppfyllda. Även om det föreligger överhängande fara för ett utsläpp kan Kustbevakningen inleda miljöräddningsinsatser.

Länsstyrelsen informeras så snart som möjligt av Kustbevakningen, kommunala räddningsledningssystem och kommuner om händelser som kan medföra behov av åtgärder på land. Informationen lämnas via etablerade larm- och kontaktvägar.

Kustbevakningen har etablerade samverkansformer med frivilligorganisationer, bland annat Sjöräddningssällskapet (SSRS) och Sjövärnskåren som kan bidra vid en händelse.

Länsstyrelsen förbereder för samordning och samverkan med kommuner som kan bli drabbade, kommunal räddningstjänst samt övriga aktörer i regionen.

För att hanteringen ska bli effektiv behöver aktörerna förstå att flera aktörer samtidigt har egna uppdrag, mandat och ansvar inom rollen för samma händelse. Detta brukar beskrivas som uppdragsparallellitet. Åtgärder behöver därför genomföras parallellt och samordnas genom gemensam inriktning, lägesbild och kommunikation. På så sätt minskar tidsfördröjningar och förutsättningarna för en snabb och koordinerad hantering ökar.

Vid händelser som omfattar sjöräddning larmas JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) vid Sjöfartsverket. Kustbevakningen involveras tidigt när det finns risk för utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Det är vanligt att Kustbevakningen

finns på plats även vid maritima olyckor som ännu inte lett till utsläpp, som en del av sjöräddningsinsatsen. Räddning av liv prioriteras alltid framför miljöräddnings-åtgärder. Eftersom utsläpp kan uppstå senare under händelseförloppet behöver miljöräddningsperspektivet ändå beaktas tidigt.

När en olycka med utsläpp eller med fara för utsläpp inträffat till sjöss behövs proaktiva åtgärder från de aktörer som kan bli berörda. Informationsdelning av lägesbild och uppföljning av hur händelseförloppet förändras samt 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 en samlad lägesbild som tas fram mellan samverkande aktörer. Det kan exempelvis inkludera information om föroreningens egenskaper, baserat på tidiga observationer och provtagning, samt övriga tekniska förutsättningar.

Länsstyrelser svarar för att genomföra regionala samverkanskonferenser och ge stöd till kommunerna i det förberedande arbetet inför ett eventuellt påslag. Samverkanskonferenserna får dock inte fördröja aktörernas egna förberedande åtgärder, utan dessa behöver påbörjas parallellt utifrån respektive aktörs ansvar och tillgängliga information. Beroende på sannolikheten för påslag på strand kan Myndigheten för civilt försvar proaktivt förflytta förstärkningsresurser till riskområden där konsekvenserna av ett utsläpp bedöms bli störst.



Larma brett och skyndsamt

Vid hög sannolikhet att en fartygsolycka kommer leda till ett mellanstort, stort eller exceptionellt utsläpp (se definitionerna i kap. 2.2.), alternativt vid ett verifierat pågående utsläpp, ska Kustbevakningen snabbt larma relevanta aktörer. Länsstyrelsen sammankallar till en samverkans-konferens med aktörer som berörs både till sjöss och på land. Vid behov kan även Myndigheten för civilt försvar bistå med nationell samverkanskonferens.

6. Genomförande av räddningsinsats

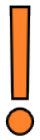
Det kan pågå parallella och/eller enskilda räddningsinsatser vid en större maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som slår på land. Så tidigt som möjligt bör planering för kommande sanering påbörjas. Saneringsarbete kan påbörjas i delar av området samtidigt som räddningsinsatser också pågår.

Sjöfartsverket leder en sjöräddningsinsats för att undsätta människor i sjönöd

Kustbevakningen leder miljöräddningsinsats till sjöss.

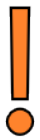
Den kommunala räddningstjänstorganisationen via räddningsledningssystem leder kommunala räddningsinsatser som genomförs från land.

Oavsett om en eller flera räddningsinsatser är inledda, och vem som leder respektive räddningsinsats så har alla skyldighet att delta och samverka med varandra. Det innebär till exempel att resurser från Sjöfartsverket och kommunal räddningstjänst kan bistå Kustbevakningen och vice versa. Resurser från Sjöräddningssällskapet kommer med stor sannolikhet bistå Kustbevakningen i miljöräddningsinsatsen, och även Försvarsmakten kan komma att bistå i räddningsinsatser om det finns lämpliga resurser samt om deltagandet inte allvarligt hindrar Försvarsmaktens vanliga verksamhet.



Oljan är lös – eller riskerar komma lös!

Så länge föroreningen är i rörelse eller riskerar att spridas råder överhängande fara enligt LSO. Åtgärder för att förhindra, begränsa och bekämpa ska då vidtas omedelbart. Ett oljepåslag på land eller i strandnära vatten innebär generellt större miljöskador än på öppet vatten. Sanering på land är dessutom mer komplicerad och kräver långvarig manuell hantering vilket innebär betydligt högre kostnader.



Händelse med ett utpräglat behov av samverkan

Arbetet i grunda, strandnära vatten behöver ske i nära samverkan mellan kommunal och statlig räddningstjänst. Det får inte uppstå ansvarsgap vid strandlinjen – insatserna ska överlappa och komplettera varandra. Alla aktörer behöver ha ett helhetstänk och använda de resurser och verktyg som finns till förfogande för att lösa uppgiften tillsammans på ett effektivt sätt.

6.1 Till sjöss

Kustbevakningen arbetar utefter att en räddningsinsats har fyra faser. Dessa är faktainsamling, begränsning, bekämpning och återställning. Faserna kan överlappa varandra och pågå parallellt under olika delar av insatsen. De tre första faserna genomförs inom ramen för räddningstjänst enligt LSO, medan återställning sker efter att Kustbevakningens räddningsinsats avslutats.

Faktainsamlingen bygger på att samla in information kring händelsen. Den informationen ligger sedan till grund för Kustbevakningens räddningsledares beslut att inleda räddningsinsats och vilka vidare åtgärder som behöver vidtas, vilka samverkansaktörer som behöver kontaktas och vilka resurser som behöver kallas in. Faktainsamlingen kan även omfatta provtagning av utsläppt förorening för att ge underlag till lägesbild, val av åtgärder, arbetsmiljöbedömningar, miljöuppföljning och eventuell brottsutredning. Prioriteringar av skyddsvärda objekt gör Kustbevakningen i samverkan med berörda länsstyrelser och kommuner samt med underlag från Digital Miljöatlas (se även kapitel 8.1.2 Digital Miljöatlas).

Begränsningsåtgärder genomförs vid en händelse som kan orsaka eller har orsakat ett utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen för att minimera skada på miljön. Val av åtgärd beror på händelsens karaktär och förutsättningar. Exempel på begränsningsåtgärder är inlänsning av utsläppskällan, tätning av läckage, nödläktring, fartygsbrandsläckning, nödbogsering samt att föra ett fartyg till en skyddad plats eller hamn.

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

Bekämpningsåtgärder vidtas för att ta upp och omhänderta förorening som redan släppts ut. Val av metod beror på den aktuella situationen, händelsens förutsättningar och den aktuella föroreningens egenskaper.

När en insats till sjöss är avslutad återställs all materiel, såsom fartyg, utrustning och lokaler genom noggrann städning.

6.2 På land

När ett utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen riskerar att nå kust- eller landområden behöver berörda aktörer på land utan onödig fördröjning etablera kontakt enligt gällande rutiner och förbereda relevanta åtgärder. Lägesbilden kommer att klarna efterhand, men agera proaktivt: planera för det värsta och hoppas på det bästa. Det är alltid lättare att skala ned en påbörjad insats än att komma i kapp om viktiga åtgärder fördröjs.

Tidiga antaganden kan vara fel, så var beredd att ompröva dem. Händelseförloppet kan avvika från tidigare erfarenheter och övningar. Insatsen kan kräva handlingskraft och beslut trots osäkerhet och befintliga planer ger inte svar på alla frågor.[33]

Ingen aktör förväntas hantera detta på egen hand – uppgiften kräver nära samarbete mellan flera aktörer på alla nivåer.



Prioritera insatserna – landsidans kunskap avgörande

Utgå från skyddsvärda områden som redan är identifierade i lokala och regionala beredskapsplaner samt i Digital Miljöatlas. Involvera miljöexperter tidigt i ledning, samordning och val av taktik för insatsen. Prioritera områden, exempelvis med tre nivåer: *måste skyddas*, *skydda om möjligt*, *kan offras*. Säkerställ att prioriteringarna kommuniceras tydligt till alla aktörer i insatsen.

Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour kan ge expertstöd till kommuner, myndigheter och andra berörda aktörer vid större utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Miljöjouren bidrar med erfarenhet och specialistkunskap och kan avlasta ansvariga aktörer genom att stärka handlingskraften samt stödja prioriteringar, avvägningar och beslut under insatsen. Stödet kan bidra till att rätt åtgärder vidtas i rätt tid och att åtgärderna bedöms som skäliga och proportionerliga utifrån miljönytta, lokala förutsättningar och etablerad praxis. Miljöjouren kan även stödja dialogen med den internationella expertorganisationen ITOPF[34] och andra aktörer, vilket kan avlasta ansvariga aktörer och underlätta efterföljande ersättningshantering.

[33] Sveriges oljeskyddsberedskap 2025: kartläggning av förmågan https://rib.mcf.se/filer/pdf/31155.pdf

[34] https://www.itopf.org/

Förhållningssätt till ITOPF

ITOPF är en internationell expertorganisation för oljeskador som fungerar som opartisk teknisk rådgivare och finansieras av fartygsförsäkringsbolag. De anländer ofta tidigt i insatsen för att bedöma hanteringen och kan bidra med värdefullt expertstöd.

Vid oenighet om hanteringen bör Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour och Myndigheten för civilt försvar involveras för att stödja dialogen, avlasta operativa aktörer och underlätta den efterföljande hanteringen av ersättningsanspråk.

Myndigheten för civilt försvar RIB Farliga ämnen

I beslutsstödet Farliga ämnen[35] finns snabb och användbar information om kemikalier och produkter som klassificeras som farligt gods.

Verktyget ger stöd för att fatta rätt beslut vid olyckor och utsläpp.

Arbetsmiljö och säkerhet

Insatsarbetet innebär betydande risker och endast utbildad personal bör arbeta i fält. Vid inledande osäkerhet om ämnets egenskaper bör en högre skyddsnivå tillämpas, för att successivt sänkas när mer kunskap finns och föroreningen vädras ut och halter av flyktiga organiska ämnen (VOC) minskar. Följ upp arbetsmiljön löpande.

Även kustnära samhällen kan påverkas av luftburna emissioner.

Vägledning för hälsa och säkerhet

Ta stöd av Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) vägledning om hälsa och säkerhet för att strukturerat arbeta med arbetsmiljöfrågor.[36]

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

Dokumentation under räddningstjänst och sanering

Påbörja dokumentation i ett tidigt skede för att underlätta den övergripande hanteringen. Väl utförd dokumentation är en viktig förutsättning för kommunens ersättning för kostnader för räddningstjänst och sanering.[37] Läs mer i kapitel 7.2 Dokumentation, kostnader och ersättning.

[35] https://rib.mcf.se/fa

[36] https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7699/5104/23.html

[37] 7 kap. 2 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor och 7 kap. 1 § förordning (2003:789) om skydd mot olyckor.

Vid en stor händelse av nationell karaktär kan flera räddningsledningssystem beröras samtidigt. Räddningsledningssystemen behöver samordna arbetet sinsemellan då räddningsinsatser kan påbörjas och avslutas allt eftersom. Även kommunala saneringsinsatser kan behöva samordnas med pågående räddningsinsatser och övriga aktörers arbete. Oaktat hur många kommuner, ledningssystem och verksamheter som är delaktiga så behöver ledningsarbetet vara effektivt och ske på ett samlat sätt. Dessa händelser kräver ofta nationell och internationell förstärkning samt samverkanspersoner.

Länsstyrelsen har ett geografiskt områdesansvar, som sträcker sig ut till territorialhavets gräns, vilket innebär att den på regional nivå ska samordna och stödja aktörer vid samhällsstörningar, såsom ett större utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Detta ansvar omfattar att skapa en samlad lägesbild, initiera samverkansmöten och säkerställa att informationen mellan berörda aktörer är korrekt och samordnad. Länsstyrelsen kan även komma ut på plats vid efterfrågan av kommunen för stöd i olika delar av verksamheten som ledning och dokumentation.

Genom att samla in och sprida lägesinformation, samt verka för samordning och gemensam inriktning mellan berörda aktörer kan länsstyrelsen bidra till att insatserna blir effektiva och att resurser används där de gör störst nytta. Länsstyrelsen kan även ge tekniskt och logistiskt stöd, exempelvis genom verktyg som Digital miljöatlas, och bistå kommunerna med expertkunskap. En viktig del av ansvaret är att kalla till regionala samverkanskonferenser där berörda aktörer kan samordna sina åtgärder och fatta gemensamma beslut.

6.3 Till sjöss och på land tillsammans

En maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen berör i allmänhet flera aktörer samtidigt och konsekvenserna följer sällan administrativa eller organisatoriska gränser. Effektiv hantering kräver därför tidig samverkan, en samlad lägesbild, samordnade prioriteringar och ett effektivt nyttjande av samhällets samlade resurser. Vid omfattande händelser kan nationella och internationella förstärkningsresurser behöva användas för att möta behoven på både land och till sjöss.

Exceptionella händelser[38] såsom totalförlust av last från ett fullastat tankfartyg, kan inte uteslutas.

Sådana händelser kan överskrida den dimensionerade förmågan och innebär att befintliga planer, resurser och organisatoriska strukturer inte räcker till i alla delar. Övningar, planer och befintlig kunskap utgör en viktig grund för hanteringen, men

[38] Läs mer om dimensionerande scenarier i kapitel 2.2 Dimensionerande scenarier.

ger inte svar på alla frågor. Förmågan att samverka, dela resurser, visa handlingskraft och anpassa hanteringen efter den aktuella situationen blir därför avgörande. Fokus bör ligga på vad som ska uppnås och att gemensamt hitta lösningar på de problem som uppstår.

Föroreningen känner inga gränser och hanteringen behöver därför ske över administrativa, geografiska och organisatoriska ansvarsgränser. En händelse – en hantering.

6.3.1 Lägesbild och tidig handlingskraft

Det är viktigt att så tidigt som möjligt få en samlad lägesbild över olyckans omfattning. Om lägesbilden är oklar men det finns indikationer på att utsläppets omfattning kan bli omfattande, 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 insatsen.



Sekretess hindrar oftast inte informationsdelning

I de flesta situationer går det att dela tillräckligt med information för att möjliggöra en effektiv samverkan. Aktörerna bör i förväg ha analyserat vilken information som kan delas, vilka uppgifter som omfattas av sekretess och hur sekretessbelagd information kan hanteras säkert.

Det finns sekretessbrytande bestämmelser som i vissa situationer möjliggör informationsdelning. Vid spridning av flygbilder kan särskilda regler enligt lagen (2016:319) om skydd för geografisk information behöva beaktas.

6.3.2 Samordning och gemensam inriktning

Det är viktigt att land och hav har en gemensam inriktning och övergripande mål som de olika åtgärderna kan genomföras utifrån, och att olika aktörers mål kommuniceras med varandra. Annars finns risk att det blir kontraproduktivt och synergier missas.



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 kapitel 3.1.1 *Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan*).

En omfattande maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag kräver att insatser till sjöss och på land samordnas så tidigt som möjligt för att uppnå ett effektivt nyttjande av de samlade resurserna och en så fullständig lägesbild som möjligt. Samordningen behöver omfatta både prioriteringar och åtgärder för att undvika dubbelarbete, målkonflikter och missade synergier mellan aktörernas insatser.



Mål med insatsen, MMI (begrepp inom kommunal räddningstjänst)

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 mellan Kustbevakningen, den kommunala räddningstjänsten och övriga berörda aktörer så att åtgärder till sjöss och land resulterar i gemensamma prioriteringar och att resurserna används i en gemensam riktning.

Samtliga aktörer behöver tidigt involveras i samverkan för att skapa en heltäckande lägesbild och gemensamma mål för insatsen. Samtidigt som räddningsinsatser initieras och pågår är det även viktigt att 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.

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 vid behov leda samordningen. Lägesbild och gemensam inriktning ska tas fram i samverkan enligt det geografiska områdesansvaret, vid behov i samverkan med närliggande län, regioner, myndigheter och kommuner.

En viktig del i länsstyrelsens arbete är att erbjuda stöd till kommunerna både i sanerings- och organisationsfrågor. Vid mycket stora insatser kan Myndigheten för civilt försvar stödja länsstyrelserna i att leda den övergripande samverkan.[39]



Samverkansperson

Placera en eller flera samverkanspersoner hos den eller de aktörer som har en central roll i hanteringen. En samlokaliserad samverkansperson underlättar dialog, informationsdelning och en samlad lägesbild. Det bidrar även till att identifiera beroenden mellan aktörers åtgärder, undvika dubbelarbete och skapa samordnade prioriteringar.

Vid behov kan även andra funktioner placeras, exempelvis analytiker eller sakkunniga – även från andra länder.

6.3.3 Prioritering och beslutsstöd

Prioriteringar för skydd av särskilt värdefulla arter, miljöer och samhällsviktig verksamhet bör göras i förväg och dokumenteras i Digital Miljöatlas[40] och i regionala och lokala beredskapsplaner. Kommuner och länsstyrelser ska ha identifierat, prioriterat och dokumenterat sådana skyddsvärden för landsidan. Under insatsen ska prioriteringar av skyddsvärda objekt ske i samverkan mellan Kustbevakningen, länsstyrelsen, kommun och kommunal räddningstjänst. Kustbevakningen och SMHI kompletterar beslutsunderlaget med spridningsprognoser samt information om föroreningens egenskaper och förhållanden till sjöss. Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour kan ge stöd i frågor som rör miljöprioriteringar och avvägningar under insatsen.

Vid prioritering av skyddsåtgärder bör samhällsviktig verksamhet (exempelvis dricksvattenförsörjning) och naturvärden (exempelvis ekologiskt känsliga platser och arter) som utgångspunkt prioriteras framför ersättningsbara ekonomiska värden (exempelvis fritidsbebyggelse eller privata anläggningar).

[39] Se 7§: Förordning (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar.

[40] Digital Miljöatlas beskrivs närmare i kapitel 8.1.1. I dagsläget (2026) finns behov av en nationell samordning för uppdatering av underlag i många län. https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/digital_miljoatlas/

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.

I ELS-handboken[41] beskrivs olika verktyg för styrningen inom räddningsledningssystemet som bör användas vid en olycka. Kustbevakningen har också metodik för att formulera sina inriktningar. Det är särskilt relevant vid en omfattande och komplex händelse som en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som riskerar landpåslag. I samverkan kan dessa verktyg utgöra grunden i en samlad lägesbild och öka förståelsen mellan aktörernas insatser.[42]

6.3.4 Förstärkningsresurser och internationellt stöd

Vid omfattande eller exceptionella händelser kan den nationella förmågan behöva förstärkas med nationellt eller internationellt stöd. För att rätt stöd ska kunna tillföras behöver berörda aktörer beskriva vilka problem som ska lösas, vilka effekter som behöver uppnås och vilka förmågor som efterfrågas. Fokus bör ligga på vilket resultat som ska uppnås snarare än på specifika resurser eller lösningar.

Vid maritima olyckor samordnas nationellt och internationellt stöd mellan aktörer på land och till sjöss för att uppnå största möjliga effekt. Särskilt i grunda vatten och kustnära områden kan stöd behöva kombineras från både sjö- och landsidan.

Begäran om stöd

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

[41] Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst (ELS); Inriktningsbeslut, AMI och AMB https://rib.mcf.se/filer/pdf/30676.pdf

[42] 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

Myndigheten för civilt försvar får enligt LSO på begäran av kommuner prioritera och fördela förstärkningsresurser till kommunal räddningstjänst. Myndigheten hanterar även begäran om internationellt stöd för landbaserade insatser medan Kustbevakningen är kontaktpunkt för internationellt stöd till sjöss.

6.3.5 Nationell inriktning för oljeskadat vilt

Hantering av oljeskadat vilt ska ses som en **integrerad** del av den samlade insatsen och planeras tidigt parallellt med övriga åtgärder till sjöss och på land, även om lägesbilden initialt är ofullständig.



Vad är tillåtet att göra?

När vilda fåglar har skadats av olja innebär hanteringen i praktiken avlivning och insamling av döda djur. Utifrån gällande lagstiftning saknas stöd för att samla in vilt i syfte att rehabilitera det. Detaljerad planering och utförande sker inom ramen för lokal och regional beredskapsplanering.

Det finns frivilligorganisationer som har tillstånd, kompetens och förmåga att rehabilitera vilt. Ideella aktörer har under lång tid utgjort en del av svenskt oljeskadeskydd och är på många håll integrerade i lokal och regional beredskapsplanering genom samverkan, utbildning och övningsverksamhet. Eftersom lagstiftningen inte ger stöd för att söka efter, fånga in och samla in oljeskadat vilt i syfte att rehabilitera det, bedöms rehabilitering inte vara förenlig med gällande regelverk. Sverige tillämpar denna inriktning, i likhet med Danmark.

I de flesta andra europeiska länder ingår rehabilitering av oljeskadat vilt som en del av beredskapen.

Den nationella inriktningen påverkar vilka uppgifter som kan genomföras inom ramen för insatsen, men behovet av frivilliga resurser, personal och särskild kompetens kvarstår.

Vid omfattande oljeutsläpp kan hanteringen av oljeskadat vilt omfatta stora geografiska områden och ett stort antal skadade och döda djur. Frågan väcker ofta starka känslor hos allmänheten och får stor medial uppmärksamhet. Hanteringen kan därmed komma att dominera narrativet kring hela händelsen, vilket ställer höga krav på samordning, kommunikation och tydliga budskap kring den nationella inriktningen. Naturvårdsverket har ett nationellt ansvar för frågor som rör vilt och ansvarar för generell vägledning inom området.

Hantering av oljeskadat vilt kan aktualiseras både under räddningsinsatser och vid efterföljande sanering. I praktiken hanteras frågan inom det geografiska områdesansvaret.

Förutsättningarna för dessa insatser kan variera avsevärt mellan kommuner. Lokala och regionala beredskapsplaner behöver tydliggöra hur insatser ska genomföras, vilken personal och materiel som finns tillgänglig samt under vems ledning och tillsyn insatserna ska bedrivas.

Vid omfattande insatser kan brist på särskild materiel för hantering av oljeskadat vilt uppstå. Myndigheten för civilt försvars nationella förstärkningsresurser innehåller idag inte sådan materiel, men myndigheten kan stödja genom resursförmedling och samordning.

Skadevållaren ska betala för insatsen när så är möjligt. Sannolikheten för kostnadsersättning ökar om vidtagna åtgärder är planerade på förhand, dokumenterade och skäliga. Insatsens kostnader kan inkluderas i kommunens ersättningsanspråk till Myndigheten för civilt försvar som en del av räddnings- och/eller saneringsinsatsen.

Om det uppstår oklarheter kring den operativa hanteringen kan Naturvårdsverkets TIB kontaktas för vägledning.



Summering av juridiska ramar för hantering av oljeskadat vilt

- Fångst av vilt utgör juridiskt sett jakt. Vilt är som utgångspunkt fredat och får endast jagas i enlighet med jaktlagstiftningen.
- Det saknas stöd i nuvarande lagstiftning för att samla in oljeskadat vilt i syfte att rehabilitera det.
- Jakträttshavare får söka efter, spåra och förfölja vilt om viltet kan antas vara så skadat eller i ett sådant tillstånd att det snarast bör avlivas av djurskyddsskäl.
- Avlivning av djur som påträffas så skadat eller i ett sådant tillstånd att det snarast bör avlivas av djurskyddsskäl får ske utan beslut från myndighet av vem som helst.
- ”Statens vilt” ska hanteras i enlighet med gällande bestämmelser. Döda djur ska anmälas till Polismyndigheten.
- Aktuellt smittläge kan påverka hur hanteringen av vilt behöver genomföras, exempelvis vid utbrott av fågelinfluensa eller andra allvarliga djursjukdomar.



Kommunikation, förväntningar och förtroende

Hanteringen av oljeskadat vilt kräver samordnad, saklig och faktabaserad kommunikation. Tydliga budskap kring den nationella inriktningen och dess rättsliga förutsättningar minskar risken för missförstånd och motstridiga uppgifter.

Frågan kan bli föremål för omfattande uppmärksamhet och ställer därmed höga krav på aktörernas kommunikation och agerande.

6.3.6 Gemensam extern kommunikation om händelsen

Vid en omfattande maritim olycka behöver deltagande aktörer samordna sin kommunikation kring insatserna och den övergripande hanteringen. Kriskommunikation behöver riktas både mot interna, gemensamma och externa målgrupper såsom media och allmänheten.

Tekniska lösningar för samband är en grundförutsättning för både samverkan kring insatsledning och samordning av kommunikationen. Förmågan behöver därför integreras som del av samverkan.

Gemensamma grunder ramverket innehåller metodstöd för kriskommunikation i samverkan och hur aktörer kan etablera en gemensam förståelse för kommunikativa utmaningar samt kommunicera samordnat för att stärka eller bibehålla förtroende för hanteringen.

Respektive aktör ansvarar för kommunikation inom sitt eget ansvarsområde. Beroende på händelsens karaktär kan olika aktörer ha en mer framträdande roll 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 och detta sker initialt i samband med samverkanskonferenser.



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.

6.3.7 Exempel på aktörers samverkan genom ett händelseförlopp

Tabell 2 nedan visar ett förenklat exempel på hur aktörer kan involveras och samverka från det att en maritim olycka bedöms kunna leda till utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Figuren fokuserar på samverkan kring miljöräddning, skydd av kusten och hantering av konsekvenserna av ett utsläpp. Illustrationen tar sin utgångspunkt i att larm om utsläpp redan har mottagits och redogör inte i detalj för exempelvis sjöräddning, haveristhantering och frågor om skyddad plats som kan föregå eller ske parallellt med ett utsläpp.

Exemplet utgår från en stor eller exceptionell händelse enligt kapitel 2.2 *Dimensionerande* scenarier. Fokus ligger på vilka problem som behöver lösas och vad som behöver uppnås genom samverkan, snarare än att i detalj beskriva enskilda aktörers ansvar eller exakt vem som gör vad.

Händelseutvecklingen är sällan linjär och flera åtgärder behöver ofta initieras parallellt utifrån osäkra prognoser och olika möjliga utvecklingsförlopp. Figuren ska därför ses som ett exempel och inte som en kronologisk beskrivning av hur en händelse utvecklas.

Grunda vatten och skärgårdsmiljöer innebär ofta särskilda utmaningar där gränsen mellan insatser till sjöss och på land blir mindre tydlig. Hanteringen kräver därför ofta en kombination av resurser och förmågor från både sjö- och landsidan.

Tabell 2. Exempel på ett händelseförlopp. Tabellen visar översiktligt hur en maritim olycka kan utvecklas från olycksplatsen till kusten och vidare till åtgärder på land. Flera faser kan pågå samtidigt och hanteringen behöver anpassas till den aktuella situationen.

Olycksplats	Utsläpp i vatten – nära källan	Bortom det omedelbara området – till havs	Längre från området – nära kusten	Strandlinjen och på land
Lägesbild och tidig samverkan Lägesbilden byggs successivt upp genom information från flera aktörer och källor. Berörda aktörer följer händelseutvecklingen och förbereder sig för ett möjligt omfattande utsläpp. Information från skadeplatsen börjar delas mellan berörda aktörer. Tidig samverkan etableras mellan sjö- och landsidan. Tyngdpunkten i insatsen och dess externa kommunikation ligger inledningsvis hos Kustbevakningen.	**Utsläppet begränsas vid källan** Utsläpp har konstaterats eller bedöms vara överhängande. Resurser tillförs successivt för att begränsa utsläppet och minska fortsatt spridning. Driftprognoser och lägesinformation delas skyndsamt. Landaktörer agerar proaktivt och förbereder sig för ett möjligt omfattande landpåslag. Skyddsåtgärder planeras utifrån gemensamma prioriteringar, spridningsprognoser och mål för insatsen.	**Insats till sjöss och förberedelser på land** Intensivt arbete pågår till sjöss med målet att minimera skador på land. Gemensam inriktning omsätts skyndsamt i konkreta åtgärder och resurser mobiliseras. Samverkan och samordning formaliseras successivt. Kommunala räddningsinsatser, sanering, oljeskadat vilt, avfallshantering och logistik på skadeplats förbereds och påbörjas. Insatsorganisationer växer i takt med att förstärkningsresurser ansluter.	**Fönstret att agera stängs** Gemensam inriktning och samordning etableras mellan berörda aktörer. Förberedelser omsätts i operativa åtgärder. Skydd av prioriterade miljövärden och samhällsviktig verksamhet genomförs. Handlingsutrymmet minskar successivt och sent begärda stödresurser riskerar att inte hinna fram i tid. Tyngdpunkten i insatsen och dess externa kommunikation förflyttas successivt från hav till land.	**Räddningstjänst, sanering och samordning fortsätter** Kommunal och statlig räddningstjänst genomför åtgärder i samverkan. Räddningstjänst, sanering och återställning kan pågå parallellt under lång tid. Insatserna på land kan bli mycket resurskrävande och kräva omfattande personal-, materiel- och logistikresurser. Dokumentation, erfarenhetsåterföring och ersättningshantering pågår genom hela förloppet.

7. Efter det akuta skedet

Efter att räddningstjänst till sjöss och på land har avslutats finns fortsatt behov av samverkan, samordnad ledning och kommunikation. Sanering, miljöuppföljning, ersättningshantering och utvärdering kan pågå under lång tid efter det akuta skedet. Övergången från räddningstjänst till sanering sker ofta gradvis och olika faser av hanteringen kan pågå parallellt, där räddningsinsatser kan vara avslutade på vissa platser samtidigt som de fortfarande pågår på andra områden i kommunen eller i angränsande kommuner.

Beroende på skadornas omfattning och vilken samhällspåverkan händelsen orsakat kan länsstyrelsen verka för samordningen med stöd av Myndigheten för civilt försvar samt Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour.

7.1 Sanering och avfallshantering

När olja eller andra skadliga ämnen har nått land och inte längre bedöms medföra överhängande risk för fortsatt skada eller spridning, föreligger normalt inte längre räddningstjänst enligt LSO, utan enbart ett saneringsbehov. Bedömningen görs av ansvarig räddningsledare. I praktiken sker övergången ofta gradvis och parallellt. Sanering är ofta betydligt mer personalkrävande och långvarig än det akuta skedet – insatsen ställer höga krav på planering, uthållighet och samverkan. En väl genomförd sanering förutsätter att åtgärderna är skäliga, proportionerliga och bygger på bästa tillgängliga kunskap och anpassas till områdets förutsättningar.

Det är viktigt att tidigt etablera en gemensam syn på saneringsnivå, saneringsmål och kriterier för när saneringen kan avslutas. Bedömningen påverkas bland annat av ämnets egenskaper, mängden utsläppt förorening, årstid, lokala förhållanden och risken för fortsatt skada på natur, djur, människor eller samhällsviktiga värden. Riskerar föroreningen att orsaka fortsatt skada om den lämnas kvar och sanering kan genomföras utan att orsaka mer skada än nytta i miljön bör den hanteras. Saneringsmanualen bör användas som stöd för bedömningen.

Sveriges kust är kartlagd i Digital Miljöatlas utifrån strandtyp och känslighet för oljeutsläpp. Strandtypen påverkar hur oljan beter sig, hur lätt den kan avlägsnas, vilka saneringsmetoder som är lämpliga samt vilken saneringsnivå som är rimlig att uppnå. Saneringsmanualen innehåller vägledning för olika strandtyper och bör användas tillsammans med lokal miljöinformation vid planering och genomförande av saneringsinsatser.

Tabell 3. Svensk strandklassificering och känslighetsklassificering

Känslighetsindex	Strandtyper
Känslighetsindex 0	Anläggningar
Känslighetsindex 1	Klippbranter och stenväggar
Känslighetsindex 2	Sandstränder
Känslighetsindex 3	Grusstränder
Känslighetsindex 4	Klapperstensstränder
Känslighetsindex 5	Blockstränder
Känslighetsindex 6	Klippstränder
Känslighetsindex 7	Stenstränder
Känslighetsindex 8	Finsedimentstränder
Känslighetsindex 9	Vassbälten och strandängar

Källa: Saneringsmanual för olja på svenska stränder, MSB 2009

Planeringen bör med fördel ske i dialog med Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour och ITOPF för expertstöd, särskilt i frågor som rör saneringsnivå, skäliga och proportionella åtgärder. Myndigheten för civilt försvar bör också informeras löpande i frågor som rör rimliga kostnader och ersättning till kommunen.

Varken kommuner eller statliga myndigheter har ett tydligt utpekat ansvar för att sanera efter utsläpp till sjöss. Samtidigt är det orimligt att lämna föroreningar på kusten utan åtgärd utifrån bland annat Miljöbalkens försiktighetsprincip. I praktiken initierar, upphandlar eller genomför drabbade kommuner ofta saneringsåtgärder. Vid större händelser kan saneringsarbetet behöva samordnas mellan flera kommuner med stöd av berörda länsstyrelser. Därför behöver roller, ansvar och praktiska lösningar vara genomtänkta och förberedda innan en händelse inträffar. Särskild hänsyn behöver tas till kommunens tillsynsansvar enligt miljöbalken för att undvika rollkonflikter.

Sanering och avfallshantering är ofta komplexa frågor där avvägningar behöver göras mellan miljönytta, metodval, kostnader och långsiktiga konsekvenser. Vid större händelser kan frågor om avfall, förorenade områden, mark och sediment aktualiseras. Naturvårdsverket har ett nationellt vägledningsansvar inom dessa områden.

Under den vanligtvis långa saneringen är det värdefullt att följa både aktuellt och kommande vattenstånd samt väderutveckling. SMHI tillhandahåller observationer och prognoser på hemsidan[43].



Ta hjälp – före och under en händelse

Lokala och regionala beredskapsplaner bör tydliggöra roller, ansvar och praktiska lösningar. Ta stöd av andra aktörers befintliga planer, erfarenheter och goda exempel när den egna beredskapsplanen utvecklas.

Under händelsen kan Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour, Naturvårdsverket, länsstyrelsen, Myndigheten för civilt försvar och ITOPF bistå med stöd och vägledning inom sina respektive ansvarsområden.

7.2 Dokumentation, kostnader och ersättning

Vid utsläpp till sjöss som omfattas av 7 kap. 2 § LSO har kommunen rätt till ersättning för kostnader för räddningstjänst och sanering som överstiger gällande självrisk. Ersättningen hanteras av Myndigheten för civilt försvar som därefter riktar krav mot skadevållaren eller dennes försäkringsgivare. Systemet syftar till att kommuner inte ska belastas ekonomiskt av händelser som de inte råder över men som kan få stora konsekvenser för miljö och samhälle.

Ersättning lämnas endast för skäliga kostnader. Bedömningen av vad som är skäligt utgår från omständigheterna i det enskilda fallet och från etablerad praxis, tillgänglig expertvägledning och bästa tillgängliga kunskap. Kommunen bör därför ta stöd av exempelvis Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour, ITOPF och Myndigheten för civilt försvar när osäkerhet råder kring insatsens omfattning eller val av åtgärder.

Omfattande utsläpp kan även medföra kostnader och skador som inte omfattas av ersättningssystemet enligt LSO, exempelvis för privata näringsidkare eller andra drabbade aktörer. Sådana ersättningsanspråk behöver normalt hanteras av respektive berörd aktör.

[43] https://www.smhi.se/

Vid vissa utsläpp, exempelvis plast eller paraffin, kan delar av hanteringen falla utanför de ersättningssystem som normalt används vid oljeutsläpp. Sådana händelser kan i vissa fall i stället hanteras inom ramen för strandstädning och stöd till åtgärder mot marint skräp.

Både räddningsinsatser och saneringsåtgärder 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 civilt försvar ersätter endast skäliga kostnader som grundas på bästa tillgängliga kunskap och praxis.[44]

Omfattande utsläpp kan medföra kostnader utöver saneringsåtgärder och räddningstjänst som ersätts via LSO. Det finns idag ingen ersättningsmekanism eller aktör i Sverige som har uppdraget att samordna ersättning för exempelvis konsekvenser på miljö eller privata näringsidkare som drabbas. Det är upp till varje berörd aktör att driva ärendet mot skadevållaren för sina kostnader eller inkomstbortfall.

Efter ett utsläpp kan Kustbevakningen också ha anledning att dokumentera 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. Provtagning kan även utgöra ett viktigt underlag för miljöuppföljning, sanering, brottsutredning och ansvarsutkrävande. Se bilaga 3 för en fördjupad beskrivning.

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

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

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

Vid omfattande utsläpp bör berörda aktörer tidigt ta kontakt med Myndigheten för civilt försvar för mer information om förutsättningar för ersättning.

---

[44] Vid oljepåslaget på Tjörn 2011 genomfördes saneringsåtgärder som delvis bedömdes gå utöver vad som ansågs skäligt. Kostnaderna för dessa åtgärder fick därför bäras av kommunen. Utvärderingsrapport om händelsen: https://rib.mcf.se/Filer/pdf/27351.pdf.

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.

7.3 Miljöuppföljning

Miljöuppföljning syftar till att följa och bedöma hur ett utsläpp påverkar naturmiljön över tid. Arbetet kan omfatta provtagning och analyser av exempelvis vatten, sediment, mark, växter och djur för att ge en bättre förståelse av utsläppets utbredning, kvarvarande föroreningar och långsiktiga miljöeffekter. Resultaten kan användas som underlag för miljöbedömningar, fortsatta åtgärder och lärande inför framtida händelser.

För mer information om provtagning av olja och andra skadliga ämnen, dess användning som underlag för miljöuppföljning, sanering och brottsutredning, se bilaga 4.

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 ta tid innan de toxiska ämnen som har sitt ursprung från oljan eller det skadliga ämnet fullt ut tar sig in i och upp i näringskedjorna. Det kan därför ibland ta tid innan man kan få en bra helhetsbild över ett utsläpps fullständiga påverkan på naturmiljön. Efter föroreningshändelser, inte minst efter större oljehändelser, finns det därför ett behov av att följa upp påverkan på naturmiljön även på längre sikt, efter att saneringen är avslutad.

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



Miljöövervakning

Miljöuppföljningen ska koppla till nationell miljöövervakningen. Provtagningsmetodik finns i vägledning och föreskrifter på Havs- och vattenmyndighetens hemsida.[45]

Se även ”Full koll på våra vatten!”[46]

Miljöuppföljning behöver anpassas till utsläppets omfattning, det aktuella ämnets egenskaper och de miljövärden som riskerar att påverkas. Arbetet genomförs ofta i samverkan mellan flera aktörer och med stöd av expertis inom miljöövervakning, provtagning och analys. Erfarenheter från tidigare händelser kan ge värdefull vägledning vid planering av uppföljningen.



Kostnadsersättning för miljöuppföljning

Miljöuppföljning omfattas inte av ersättning till kommuner enligt LSO. Vid större utsläpp bör behovet diskuteras tidigt med skadevållaren och dennes försäkringsgivare, eftersom kostnaderna kan anses skäliga och direkt hänförliga till händelsen. Efter *Marco Polo*-utsläppet finansierades miljöuppföljningen av skadevållarens försäkringsgivare, Gard.

7.4 Utvärdering och lärande

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 kommunen efter avslutad räddningsinsats i skälig omfattning undersöka olycksorsak, olycksförlopp och hur räddningsinsatsen genomförts. Även Myndigheten för civilt försvar 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

[45] Havs- och vattenmyndigheten: Miljöövervakningens metoder och övervakningsmanualer inom programområde Kust och hav https://www.havochvatten.se/vagledning-foreskrifter-och-lagar/vagledningar/ovriga-vagledningar/miljoovervakningens-metoder-och-overvakningsmanualer-inom-programomrade-kust-och-hav.html.

[46] Havs- och vattenmyndigheten: Full koll på våra vatten! Handlingsplan för arbetet med övervakning enligt vattenförvaltningens behov: https://www.havochvatten.se/overvakning-och-uppfoljning/overvakning-i-akvatisk-miljo/framtidens-akvatiska-overvakning/full-koll-pa-vara-vatten.html

lärdomar 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 FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO). Statistik samlas även in och analyseras inom HELCOM-samarbetet. Information om inträffade händelser och regional statistik finns tillgänglig genom HELCOM Map and Data Service.[47]

Tillsammans utgör detta en viktig del av det systematiska lärandet och bidrar till utvecklingen av både nationella och internationella regelverk. Transportstyrelsen kan även ta fram förslag till regeländringar för att liknande händelser inte ska upprepas – på såväl nationell som internationell nivå.



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.

Lärdomar från inträffade händelser bör omhändertas i berörda aktörers beredskapsplanering, utbildning och övningsverksamhet för att stärka förmågan inför framtida händelser. Nationella konferensen för oljeskadeskydd och tillhörande kunskapsunderlag utgör viktiga verktyg för att sprida erfarenheter, metoder och lärdomar mellan aktörer över tid.[48]

[47] https://maps.helcom.fi/website/mapservice/

[48] https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/oljeskadeskydd/nationell-konferens-for-oljeskadeskydd/

8. Nationella stödresurser och verktyg

För att stödja planering, genomförande och uppföljning av insatser vid oljeutsläpp finns ett antal nationella stödresurser, verktyg och vägledningar. Detta kapitel ger en översikt över de viktigaste stöden.

8.1 Beslutsstöd

8.1.1 Seatrack Web (STW)

Seatrack Web (STW) är ett beslutsstöd för att simulera hur olja och andra föroreningar driver till havs. Verktyget förvaltas av SMHI och används av Kustbevakningen för att stödja lägesbild, prognoser och planering av insatser.

I ett skarpt läge då olja eller andra skadliga ämnen har upptäckts till havs är det Kustbevakningen som ansvarar för att ta fram och tillhandahålla en lägesbild kring hur föroreningen förväntas driva.

Kustbevakningen genomför oftast själva dessa simuleringar i Seatrack Web. Vid komplexa händelser kan SMHI bistå med expertstöd, alternativa simuleringar och tolkning av resultaten.

När Seatrack Web används under en händelse ansvarar Kustbevakningen för:

- att göra simuleringarna med STW som underlag till sin lägesbild.
- att göra bakåtsimuleringar med STW i de fall det är oklart varifrån föroreningen härstammar.
- att dela information från STW med berörda aktörer.

Seatrack Web används för flera syften. En simulering över föroreningens spridning skapar förutsättningar att förbereda insatser till sjöss och på land. Simuleringen visar var och när föroreningen förväntas nå kusten. Seatrack Web kan också användas som beslutsstöd för taktiska prioriteringar i räddningsinsatserna till sjöss och intill kusten, exempelvis vid placering av länsor för att skydda prioriterade områden, hindra olja från att spridas eller stängas in i offervikar. Verktyget används för att analysera hur tillgängliga resurser kan användas mest effektivt.

SMHI förvaltar Seatrack Web och de bakomliggande modellerna. Verktyget använder aktuella prognoser för väder och strömmar tillsammans med information om hur föroreningen beter sig i vatten för spridningsberäkningarna.

Seatrack Web är tillgängligt dygnet runt. Drift och utveckling av systemet är beroende av fortsatta licensintäkter.



Oljespridningssimuleringar

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

8.1.2 Digital Miljöatlas

Digital Miljöatlas är ett webbaserat kartverktyg som kan användas för att prioritera områden som ska skyddas och prioriteras först i sanering 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 lokala expertbedömningar och diskussioner om saneringsnivåer, baserat på föroreningens 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 bygger på unika nationella underlag som samlats in under lång tid och utgör ett viktigt stöd vid planering och hantering av föroreningshändelser. Samtidigt varierar informationens aktualitet, detaljeringsgrad och kvalitet. Det finns behov av fortsatt arbete med att uppdatera, harmonisera och komplettera underlagen för att säkerställa att verktyget även framöver ger ett tillförlitligt och heltäckande beslutsstöd.



Länsstyrelsens Digitala miljöatlas

Prioriteringar i Digital Miljöatlas är satta utifrån skyddsvärda och känsliga habitat samt arter under olika årstider. Digital Miljöatlas visar vilken saneringsmetod som är lämplig för olika strandtyper. Exempelvis är vissa områden mer känsliga för olja eller andra skadliga ämnen och sanering när många fåglar häckar eller när den biologiska aktiviteten i vattnet är hög.[49]

[49] https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/digital_miljoatlas/

8.2 Expertstöd på skadeplats

8.2.1 Miljöjouren

Havs- och vattenmyndighetens Miljöjour erbjuder expertrådgivning till kommuner, länsstyrelser och övriga myndigheter i frågor om hur olika typer av oljor och andra ämnen påverkar miljön negativt vid akut förorening till sjöss.

Miljöjouren deltar på plats som en rådgivande statlig stödresurs vid en akut föroreningshändelse till sjöss tillsammans med instruktörer från förråd och materiel från Myndigheten för civilt försvar. Havs- och vattenmyndighetens miljöjour har en inställelsetid på 24 timmar från att de har fått information om en händelse.

De två första dagarna när Miljöjouren är på plats täcks kostnaderna av Havs- och vattenmyndigheten. Vid behov kan en kommun sedan ta över expertstödet och därmed kostnaderna. Dessa kostnader ska läggas till kommunens ersättningskrav till förorenaren.

Vid en större akut föroreningshändelse (större spill av olja, plastpellets eller andra kemikalier som kan tänkas påverka miljön negativt), kontaktar räddningsledare inom kommunal eller statlig räddningstjänst eller länsstyrelse Havs- och vattenmyndighetens miljöjour. Kontaktuppgifter finns på myndighetens hemsida.[50].

Miljöjouren är en åtgärd under Åtgärdsprogrammet för havsmiljön 2022–2027 och kommer att utvärderas inför kommande period.

8.2.2 Myndigheten för civilt försvars operativa stöd

Myndigheten för civilt försvars stöd består i det operativa samverkansansvaret som sker med hjälp av informationsdelning via WIS[51] eller samverkans-konferenser. Utöver det har myndigheten dessutom förstärkningsresurser som riktar sig i första hand till aktörer som leder eller bistår kommunal eller statlig räddningstjänst.

Det är viktigt att berörda aktörer tar **tidig kontakt** med Myndigheten för civilt försvar för dialog om behov, utmaningar och möjliga gemensamma lösningar.

---

[50] https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/fororeningar-och-farliga-amnen/oljeutslapp/miljojour.html.

[51] WIS är en portal för Sveriges civila beredskap där aktörer delar information https://www.swis.se

Stödet ska fungera som ett komplement och förstärkning – inte ersätta lokala eller regionala insatser – och det förutsätter samordning.

Myndigheten för civilt försvars förstärkningsresurs för strandnära vatten olje-skadeskydd syftar till att stödja samt stärka ansvarig aktörs förmåga att hantera ett oljeutsläpp som hotar den svenska kusten. När kommunens, regionens eller Kustbevakningens egna resurser inte är tillräckliga kan Myndigheten för civilt försvar tillhandahålla materiel och annat stöd utifrån identifierade behov.



Myndigheternas expertstöd på skadeplats

Instruktörer från Myndigheten för civilt försvar kan stanna på skadeplatsen så länge deras stöd behövs. Miljöjouren från Havs- och vattenmyndigheten finns tillgänglig på skadeplatsen i upp till två dygn. Om behovet kvarstår efter två dygn kan kommunen anlita experterna i egen regi. Skäliga kostnader kan ersättas av Myndigheten för civilt försvar inom ramen för LSO.

8.3 Metodstöd

8.3.1 Saneringsmanual

Saneringsmanualen för olja på svenska stränder[52] (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.

8.4 Övriga aktörer

Det finns flera aktörer som också kan bistå med omfattande stöd vid en maritim olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen, exempelvis Sjövärnskåren och Frivilliga resursergruppen (FRG) kan bistå exempelvis med värdlandsstöd och logistik.

Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) är en ideell organisation som kan bistå vid sjö- och miljöräddningsinsatser efter begäran från exempelvis JRCC, Kustbevakningen, kommunal räddningstjänst eller sjukvården. SSRS är ofta tidigt på plats.

[52] https://www.mcf.se/contentassets/e3ebc928de964a5eb1e5aee0a9ecb83e/14-saneringsmanual-olja-svenska-strander.pdf.

Organisationen verkar i nära samverkan med berörda myndigheter men agerar med egna resurser och egen operativ förmåga. SSRS utgör ett viktigt komplement till statliga och kommunala aktörer i den nationella beredskapsstrukturen för maritima olyckor.

SSRS huvuduppdrag är att rädda liv till sjöss, men vid utsläpp spelar de en viktig operativ roll genom att tidigt vara på plats, rapportera observationer och göra initiala begränsande åtgärder genom länsor eller bogsera mindre fartyg till säker plats. SSRS har 26 miljöräddningssläp strategiskt utplacerade längs kusten som kan bistå ansvariga myndigheter. Ansvarig aktör återställer sedan materielen enligt självkostnadsprincipen.

Saneringsinsatsen kan också behöva stöd i form av saneringsfirmor och frivilligorganisationer. Hur dessa aktörer används är beroende av lokala förutsättningar och händelsens karaktär samt var i landet en olycka inträffar eftersom aktörernas engagemang och tillgänglighet varierar runtom i landet.

Det är viktigt att kartlägga aktörer som kan bistå och ta vara på deras kompetens i lokal och regional beredskapsplanering, exempelvis genom att teckna avtal och inkludera dem i löpande samverkan och övningsverksamhet.



Planera tillsammans – agera tillsammans

God beredskap byggs före händelsen genom planering, samverkan, utbildning, övning och investeringar i resurser och förmåga. Ingen plan kan ge svar på alla frågor eller förutse alla situationer, men genom planeringen skapas den gemensamma förståelse och handlingskraft som krävs när olyckan inträffar.

9. BILAGOR

Bilaga 1: Beskrivning av Kustbevakningens dimensionerande scenarion

Dessa beskrivningar av stor och mellanhändelse kompletterar dimensionerande scenarier som redovisas i kapitel 2.2.

Någon motsvarande beskrivning av **exceptionell händelse** redovisas inte i denna bilaga. Sverige har hittills varit förskonat från händelser av den omfattningen. Under de senaste decennierna har ett fåtal jämförbara incidenter inträffat internationellt, exempelvis Prestigeolyckan utanför Spanien 2002.[53]

Oljeutsläpp – stor händelse

Fartyg 240–280 meter
Tankfartyg/torrlastfartyg/passagerarfartyg
250 m³ till 600 m³ bränsle/10 000ton last
Tjockolja/råolja
27 år intervall för alt. 1 eller 2

1. Kollision inom svensk ekonomisk zon mellan ett mindre containerfartyg och ett bulkfartyg på 225 meter.

Bulkfartyget är flaggat i Kina och har en besättning på 18 personer. Fartyget är lastat med pottaska. Befälhavaren meddelar att det inte går att länsa lastrummet och vattnet från det skadade lastrummet tränger även in i angränsande lastrum. Vatteninträngning i lastrummen gör att fartyget efter åtta timmar sjunker till 70 meters djup. Fartyget är på väg ut ur Östersjön, 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 dispergerar 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).

[53] ITOPF, "Prestige, Spain/France (2002)" fallstudie, hämtad 1 september 2026 från: https://www.itopf.org/in-action/case-studies/prestige-spain-france-2002/

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 kalkstensbottnen. 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 % avdunstar till atmosfären under första dygnet varav 24 % de första åtta timmarna när oljan kommer ut. Vattentemperaturen är ca 5 ^{0}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 m^3 och ca 3 000 m^3 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.)*[54]

Oljeutsläpp – mellanhändelse

Fartyg upp till 70–90 meter. Tank/torrlastare/RoPax-bilpassagerarfärjor
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 tankbottnen. Fartyget fortsätter framåt men fastnar 3 nautiska mil (ca 5,6 km) efter första grundkörningen på ett annat grund, som enligt sjökortet har ett minsta djup på fyra meter. Fartyget bedöm stå hårt på grundet, cirka 2 nautiska mil från närmaste land (ca 3,7 km).

Fartyget är ett Ro/Pax-fartyg (bilpassagerarfärja) med 200 personer ombord och ca. 80 fordon. Vid avgången tio timmar tidigare fanns totalt cirka 650 m3 bunker- och smörjolja ombord, fördelat på 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 m^3 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

[54] ITOPF, "Sea Empress, Wales/UK (1996)" fallstudie, hämtad 2 september 2026 från: https://www.itopf.org/in-action/case-studies/sea-empress-wales-uk-1996/

och på grund av sjöhävningen fortsätter olja att komma ut även när fartyget står på grund.

(Grundad på händelsen med Marco Polo *2023.)*[55]

2. Ett bulkfartyg blir påseglat av en fiskebåt där fiskebåtens för träffar rakt på styrbords bunkertank och ungefär 200 ton bunkerolja av typen IFO 180 flödar ut från tanken.

(Grundad på händelsen med Golden Trader *2011.)*[56]

[55] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv, MSB2397, augusti 2024. Tillgänglig via: https://rib.mcf.se/filer/pdf/30782.pdf

[56] ITOPF, "Golden Trader, Denmark (2011)" fallstudie, hämtad 1 september 2026 från: https://www.itopf.org/in-action/case-studies/golden-trader-denmark-2011/

Bilaga 2: 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 används 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
Agent	Ett fartyg eller rederis lokala representant.
Akut föroreningshändelse	En nationell definition som ska fastställas av Havs- och vattenmyndigheten under 2026. Definitionen ska uppfylla krav enligt havsmiljö- och vattendirektiven.[57]
Andra skadliga ämnen	Begrepp från lagen om skydd mot olyckor som avser skadliga och farliga ämnen som inte är 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
Avspärrning	Sammanfattande benämning på olika typer av avspärrningar (inre avspärrning, yttre avspärrning och avlastningsavspärrning) som RL får vidta enligt räddningstjänstlagen i syfte att säkerställa området.
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.
Ballasttank	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.

[57] Direktiv 2008/56/EG (Ramdirektiv om en marin strategi), CELEX 32008L0056. Direktiv 2000/60/EG (Vattendirektivet), CELEX 32000L0060.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
Begränsa (Kustbevakningen)	Det finns olika metoder för att begränsa och förhindra spridning av ett utsläpp. Exempel på dessa är inlänsning av utsläpp, tätning av utsläpp, nödläktring, storskalig fartygsbrandsläckning och nödbogsering.
Bekämpa (Kustbevakningen)	Insatser som syftar till att bekämpa utsläppt olja genom att ta upp den med mekaniska upptagare.
Beredskapskonventionen och dess tilläggsprotokoll (OPRC & OPRC-HNS)	1990 års internationella konvention om beredskap för, insatser vid och samarbete vid förorening genom olja och farliga ämnen. Dessa bestämmelser är framtagna genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).
Bonnavtalet	Regionalt samarbetsavtal som omfattar Engelska kanalen och Nordsjöområdet med bland annat Skagerrak.
Bunkerkonventionen	Internationell konvention som reglerar skadeståndsansvaret vid utsläpp av bränsleolja från andra fartygstyper än tankfartyg. Ersättning betalas via fartygets obligatoriska ansvarsförsäkring (P&I club).
CECIS Marine Pollution	CECIS Marine är det gemensamma europeiska systemet för informationsutbyte och samordning vid marina föroreningsolyckor (land och hav).
CleanSeaNet	EMSA:s satellitbaserade tjänst för upptäckt och övervakning av oljeutsläpp till sjöss som alla EU:s stater kan använda.
C Stab	Stabschef, person som i Kustbevakningens stab leder arbetet under RL under pågående insats.
CBRNE	Engelsk förkortning för skadliga 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.
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	Ett enhetligt ledningssystem för kommunal räddningstjänst – ELS. Se särskilt inriktningsbeslut, AMI och AMB.
Emergency Response Coordination Center (ERCC)	EU:s centrum för samordning av internationellt stöd genom civilskyddsmekanismen. ERCC stödjer medlemsstaterna med samordning, lägesbild och kontaktvägar vid större händelser.
European Maritime Safety Agency (EMSA)	Europeiska sjösäkerhetsbyrån som ansvarar för en säker och effektiv sjöfart inom EU. EMSA bistår medlemsstaterna med stöd inom sjösäkerhet och marina föroreningsolyckor, bland annat genom kontrakterade fartyg, satellittjänster och andra förstärkningsresurser.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
EU:s civilskyddsmekanism (UCPM)	Medlemsstaterna i EU kan begära och erbjuda stöd till varandra vid större händelser.
Förorening	Används ibland som samlingsbegrepp i detta dokument för olja och andra skadliga ämnen.
Gemensamma grunder	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.
Helsinki Commission (HELCOM)	Regionalt samarbete, som regleras genom Helsingforskonventionen, i syfte att värna miljön i Östersjön. Inom HELCOM:s arbetsgrupper samordnas bland annat internationell maritim säkerhet och beredskap.
HNS finder	En internationell databas[58] som listar alla skadliga ämnen som omfattas av HNS konventionen, samt ger information om ämnets egenskaper och klassificering.
HNS-konventionen	Internationell konvention som reglerar det strikta skadeståndsansvaret och erbjuder ett kompletterande ersättningssystem vid sjötransporter av skadliga ämnen som inte är mineralolja (exempelvis kemikalier och gaser).
HNS	HNS är en vanligt förekommande förkortning inom global sjöfart och avser skadliga ämnen, *Hazardous noxous substances*.HNS används också som engelsk förkortning av värdlandsstöd, *Host Nation Support*, vilket avser civilt eller militärt stöd mellan länder. Denna förkortning bör undvikas inom oljeskadeskydd pga. risk för missförstånd mellan aktörer.
Hybridoljor	Sammansatta, lågsvavliga fartygsbränslen som VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil, högst 0,5% svavelhalt) och ULSFO (Ultra Low Sulphur Fuel Oil, högst 0,1% svavelhalt) med kraftigt skiljande egenskaper. Eftersom produkter beter sig mycket olika vid utsläpp bör den specifika bränsletypen anges och samlingsbegreppet hybridoljor undvikas.
Händelser	Samlat begrepp för olyckor och incidenter.
Incident	Avvikelser, tillbud eller olycka.
Insatstid	Tiden från larm till att insats påbörjas.
International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden)	International Maritime Dangerous Goods Code. Föreskrifter om transport av farligt gods till sjöss.

[58] HNS-konventionens ämnesdatabas (HNS Finder), International Maritime Organization (IMO), hämtad 1 september 2026 från: https://www.hnsconvention.org/hns-finder/

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
International Maritime Organization (IMO)	Internationella sjöfartsorganisationen, FN:s organ för sjösäkerhet, miljöskydd och reglering av internationell sjöfart.
Internationella oljeskadefonderna (IOPC Funds)	Internationella fonder som ger kompletterande ekonomisk ersättning vid stora oljeutsläpp, men enbart när det gäller skador orsakade av tankfartyg.
ISK	Förkortning för inriktnings-/ samordningskontakt.
ITOPF	Internationell expertorganisation för olje- och kemikalieskador som fungerar som opartisk teknisk rådgivare och finansieras av fartygsförsäkringsbolag. Organisationen bidrar med erfarenhet vid miljöräddning, skadebedömning och efterföljande ersättningshantering, och har ofta personal på plats tidigt i en insats.
Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)	Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral som vid behov i sin tur informerar Kustbevakningen vid ett föroreningsutsläpp.
Köpenhamnavtalet	Regionalt samarbete mellan de nordiska länderna (Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige) för att gemensamt bekämpa föroreningar av havet. Avtalet förbilder länderna att bistå varandra vid större utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.
Lag om skydd mot olyckor (LSO)	Den principiella lagen som reglerar roller och ansvar gällande räddningstjänst, inkl. miljöräddningstjänst, till sjöss och på land.
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.
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.
Maritime Assistance Service (MAS)	MAS finns till för att bestå internationella fartyg med hjälp om en olycka händer på nationellt vatten. Alla kuststater behöver ha en MAS enligt Förenta Nationerna (FN) och i Sverige är det Transportstyrelsen som har ansvar för funktionen.
Lättantändlig/flyktig vara/ämne	En vara/ett ämne som vid temperatur understigande 60º C avger gaser i sådan mängd, att de vid blandning med luft kan antändas. (IMO klass 3).
MARPOL 73/78	1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg i dess lydelse enligt ett tilläggsprotokoll från 1978. Reglerar de flesta fartygsutsläpp i olika bilagor (annex).
Miljöjouren	Stödresurs från Havs- och vattenmyndigheten som erbjuder expertrådgivning vid en akut händelse.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
Miljöräddningsinsats	Från det att räddningsledaren 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.
Miljöräddningstjänst till sjöss	Det reglerade ansvaret för Kustbevakningen att bedriva miljöräddningstjänst till sjöss enligt LSO 4 kap. Statens skyldigheter § 5.
Miljöskyddsfartyg	Kustbevakningens miljöskyddsfartyg används i första hand för oljebekämpning och i andra hand för övervakning.
Mineralolja	Samlingsnamn för råolja och de flytande bränsle- eller smörjmedelsprodukter som utvinns ur petroleum. Begreppet används för att skilja fossil olja från animaliska och vegetabiliska oljor, och omfattar allt från bensin till tjockolja.
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	MSB upphörde 2025 och blev Myndigheten för civilt försvar.
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.
Nationella kontaktpunkter	Myndigheten för civilt försvar är svensk kontaktpunkt för stödinsatser på land. Kustbevakningen är kontaktpunkt för internationellt stöd vid marina föroreningsolyckor till sjöss.
NCP	National Contact Point.
Nordred-avtalet	Mellanstatlig överenskommelse om nordiskt samarbete vid räddningsinsatser i fredstid. Avtalet kan vid behov fungera som ett komplement till Köpenhamnsavtalet, exempelvis för landbaserade insatser.
NOSC	National On Scene Commander. Leder nationella styrkor vid en internationell insats.
NSO (Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd)	Ett aktörsgemensamt forum som samordnas av Myndigheten för civilt försvar med syftet att utveckla det svenska oljeskadeskyddet. Gruppen är utgivare av detta stöddokument tillsammans med en nationell riskbild och strategiska inriktningsdokument.
Närhetsprincipen	En kris ska hanteras där den uppstår och av de som är närmast berörda.
Nödläktring	Omfördelning/överföring av last för att förhindra utsläpp av olja och andra skadliga ämnen.
Olja	Olja tolkas brett i detta dokument och omfattar fossila, vegetabiliska och hybridoljor.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
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.
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).
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.
Operationella oljeutsläpp	Till exempel oljeförorenat länsvatten eller propellerhylsolja.
OSC (Kustbevakningen)	*On-Scene Commander*. Kustbevakningens funktion för att leda arbetet på skadeplatsen till sjöss vid en statlig miljöräddningsinsats (OSC-Olja) eller kemikalieolyckor (OSC-ER).
OSC (Internationell standard)	*On-Scene Coordinator*. Internationell term för den funktion som samordnar livräddningsinsatser på skadeplatsen på uppdrag av Joint Rescue Coordination Centre (JRCC).
P & I certifikat/försäkring	*Protection and indemnity*. En internationell ansvarsförsäkring för fartygsägare som täcker skadeståndskrav från tredje part, såsom kostnader för miljöräddning, sanering och vrakbärgning.
RAKEL	Radiokommunikationssystem.
Riskbedömning	Den del av riskanalysen där man värderar sannolikheten för att olika scenarier ska inträffa samt vilka konsekvenser de kan medföra.
Riskområde	Det geografiska område på skadeplatsen där det råder omedelbar fara för hälsa eller miljö och där särskild personlig skyddsutrustning krävs. Områdets utbredning fastställs av insatsledningen och ligger till grund för den efterföljande zonindelningen (röd, gul och grön zon).
RL (Räddningsledare)	Den person som har det övergripande juridiska och operativa ansvaret för att leda en räddningsinsats enligt lagen om skydd mot olyckor. Räddningsledaren har lagstadgat mandat att fatta kritiska beslut på skadeplatsen och utses av Kustbevakningen eller den kommunala räddningstjänsten.
Räddningsinsats	De operativa insatserna som genomförs inom ramen för statlig och kommunal räddningstjänst.
Räddningsledningssystem	Det system som den kommunala räddningstjänsten använder för att styra, leda och följa upp räddningsinsatser samt upprätthålla beredskap. Genom avtalssamverkan delar ofta flera kommuner på ett gemensamt system, och i Sverige finns det totalt 18 räddningsledningssystem.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
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.
SafeSeaNet	Europeiskt system för informationsutbyte om fartygstrafik som används av myndigheter bland annat som underlag för lägesbild och hantering av maritima händelser. Systemet innehåller bland annat information om fartygs identitet, position, last och rapporterade incidenter.
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.
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 som operativt stöd vid sanering.
Saneringsplats	Ett geografiskt avgränsat område för sanering av personal och materiel som har kommit i kontakt med föroreningar. Upprättas i anslutning till riskområdet och baspunkten.
Seatrack Web (STW)	STW är ett prognosverktyg som kan användas för att förutspå föroreningens förflyttning i vatten, SMHI förvaltar STW.
SOSC (Supreme On Scene Commander)	Den högsta operativa ledningsfunktionen på skadeplatsen vid en internationell, gemensamt samordnad miljöräddningsinsats till sjöss.
Sjöräddningsinsats	Den insats till sjöss som leds av Sjöfartsverket enligt LSO som syftar till att undsätta människor i nöd.
Skyddad plats	Transportstyrelsen kan anvisa haverist till s.k. skyddad plats (Place 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 regionala och lokala oljeskyddsplaner.
Strandnära oljeskadeskydd	Beredskapen att hantera förorening i strandnära vatten och på land. Myndighetens för civilt försvar har förstärkningsresurser för strandnära oljeskadeskydd.

Begrepp och förkortningar i detta dokument (A-Ö)	Definition
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 baslinjerna, men som begränsas av överenskomna gränslinjer mot grannländer. Havsområdet och dess exakta gränser regleras i lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner.
Sveriges sjöterritorium	Sjöterritoriets gräns i havet sträcker sig maximalt 12 nautiska mil utanför baslinjerna. Sjöterritoriet och dess gränser regleras i lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner.
SWEN	Nästa generations nationella kommunikationsnätverk för aktörer inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar. The Swedish Emergency Network, SWEN ersätter radiokommunikationssystem RAKEL.
Tjänsteman i beredskap (TiB)	Den funktion som dygnet runt ansvarar för att ta emot larm, bedöma situationer och initiera åtgärder **inom** en organisation. Vilka aktörer som har TiB regleras enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap, men även andra kan på eget initiativ tillhandahålla en TiB-funktion**.**
Vakthavande befäl (VB)	En ledningsfunktion som finns ständigt i tjänst vid en ledningscentral och som rollen som driftchef svarar för bedömning och tidiga beslut samt hantering av resurstilldelning, för räddningsinsatser och beredskapshållning. Underställd Vakthavande räddningschef.
Vakthavande räddningschef (VRC)	En person i ständig beredskap med räddningschefsmandat och operativt ansvar i rollen som räddningsledningschef, för kommunens räddningstjänstverksamhet.
Vessel Traffic Services (VTS)	System som Sjöfartsverket använder för övervakning av sjötrafiken inom speciellt utsedda områden med hög risk för olyckor.

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; ämnesrelaterade begrepp

Svenska	Engelska
Angripen/Påverkad	Affected
Animalisk el. Vegetabilisk olja	Non mineral oils
Avdunstning	Evaporation
Bensin	Gasoline
Blandningar	Mixture of compounds
Brandfarlig	Flammable
Brännbar	Combustible
Densitet	Density
Dödlig	Lethal
Emulgering	Emulsification
Flampunkt	Flash point
Flyt-, flytande	Buoyant
Flytförmåga	Buoyancy
Fotogen	Kerosene
Förbränning	Incineration
Förbränning på plats	In situ burning
Förenlig, kompatibel	Compatible
Förgiftning	Poisoning

Svenska	Engelska
Förorena	Contaminate
Förorening	Contaminant; Pollutant; Compound
Giftig	Toxic
Göra sig av med	Dispose of
Infekterat	Infected
Innehålla; innesluta	Contain
Känslig	Sensitive
Lista över farligt gods	Dangerous goods list
Lågsvavligt tjockoljebränsle (LSFO)	Low sulphur fuel oil (LSFO)
Marin gasolja/Marin Diesel	Marine gas oil / Diesel fuel oil
Mycket lågsvavlig tjockolja (VLSFO)	Very low sulphur fuel oil (VLSFO)
Oljeattraherande	Oleophilic
Oljeavvisande	Oleophobic
Oljeklump	Tar ball
Oljeskadad fågel	Oiled bird
Oljeutsläpp	Oil spill
Råbensin	Virgin naphta
Råolja	Crude oil
Sanering	Decontamination /Clean-up operation
Skada	Damage
Skadlig (ej dödlig)	Sub lethal
Skadlig, farlig	Noxious

Svenska	Engelska
Skadliga ämnen (HNS)	Hazardous and noxious substances
Skilja åt	Separate
Skräp	Debris / Waste / Litter
Stelna	Solidify
Syra	Acid
Tjockolja	Heavy fuel oil (HFO)
Ultralågsvavlig tjockolja (ULSFO)	Ultra low sulphur fuel oil (ULSFO)
Upplösning	Dissolution
Viskositet	Viscosity
Ånga	Vapour, steam
Ångtryck	Vapour pressure

Insatsrelaterade begrepp

Svenska	Engelska
Absorptionslänsa	Absorbent boom
Absorptionsmaterial	Absorbent material
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	Insurance/ Assurance
Försök, test	Trial
Förutsägelse	Prediction
Grundstötning	Grounding
Kantra, kapsejsa	Capsize

Svenska	Engelska
Kapten	Captain / Master
Krav	Requirement
Lastningshamn	Loading port
Ledning	Command control
Läcka ut; läckage, utsläpp	Release, spill
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
Nögbogsering	Emergency towing
Oljeupptagning	Oil recovery
Prognos	Forecast
Prognostisera	Forecasting
Redare	Ship owner
Sjöräddning	Search and rescue at sea

Svenska	Engelska
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

Svenska	Engelska
Absorberande länsor	Oil Absorbent Boom, absorbent 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 3: 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. Havs- och Vattenmyndigheten tar fram riktlinjer för hur miljöuppföljning efter ett oljespill ska gå till.

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 analyssvar från provtagningen av det skadliga ämnet inför eller under saneringen 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	Att samla in bakgrundsdata för att ha jämförelsematerial efter ett utsläpp.	X	(X)		Länsstyrelser, kommuner, (Kustvattenförbund)	Ingår eller bör ingå i den regionala eller lokala miljöövervakningen.
Uppföljning av miljöpåverkan (miljöövervakning)	Att kartlägga och följa upp utsläppets långsiktiga konsekvenser för den marina miljön.		(X)	X	Länsstyrelser, kommuner, (Kustvattenförbund)	Vattenmyndigheterna har ett formellt ansvar via EU:s vattendirektiv, men bedriver ingen provtagning vid akuta händelser.
Miljöräddningstjänst	Att ta fram stödinformation för planering av den akuta räddningsinsatsen och bekämpningsarbetet.		X		Kustbevakningen	
Brottsutredning	Att säkra opartiska och rena prover för att juridiskt kunna binda en misstänkt källa till oljeutsläppet.		X		Kustbevakningen	
Indikering av skadliga ämnen	Nationell förstärkningsresurs för att snabbt identifiera okända ämnen, i syfte att sätta in rätt åtgärder och skydda insatspersonalen.		X		Myndigheten för civilt försvar	Storstockholms brandförsvar och Räddningstjänsten Storgöteborg har utrustningen och särskilt utbildad personal.
Provtagning inför/under saneringen	Att kemiskt verifiera oljans ursprung för framtida skadeståndskrav, bedöma arbetsmiljörisker samt avgöra hur insamlat avfall ska hanteras te är att avgöra hur upptagen olja ska hanteras.		X		Kommuner	Syftet med detta prov är delvis snarlikt de prov Kustbevakningen tar.

Nationellt stöd – Beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen

Ett samarbete mellan:

Myndigheten för civilt försvar

Havs och Vatten myndigheten

KUSTBEVAKNINGEN

NATURVÅRDSVERKET

TRANSPORTSTYRELSEN

Sveriges Kommuner och Regioner

Länsstyrelserna