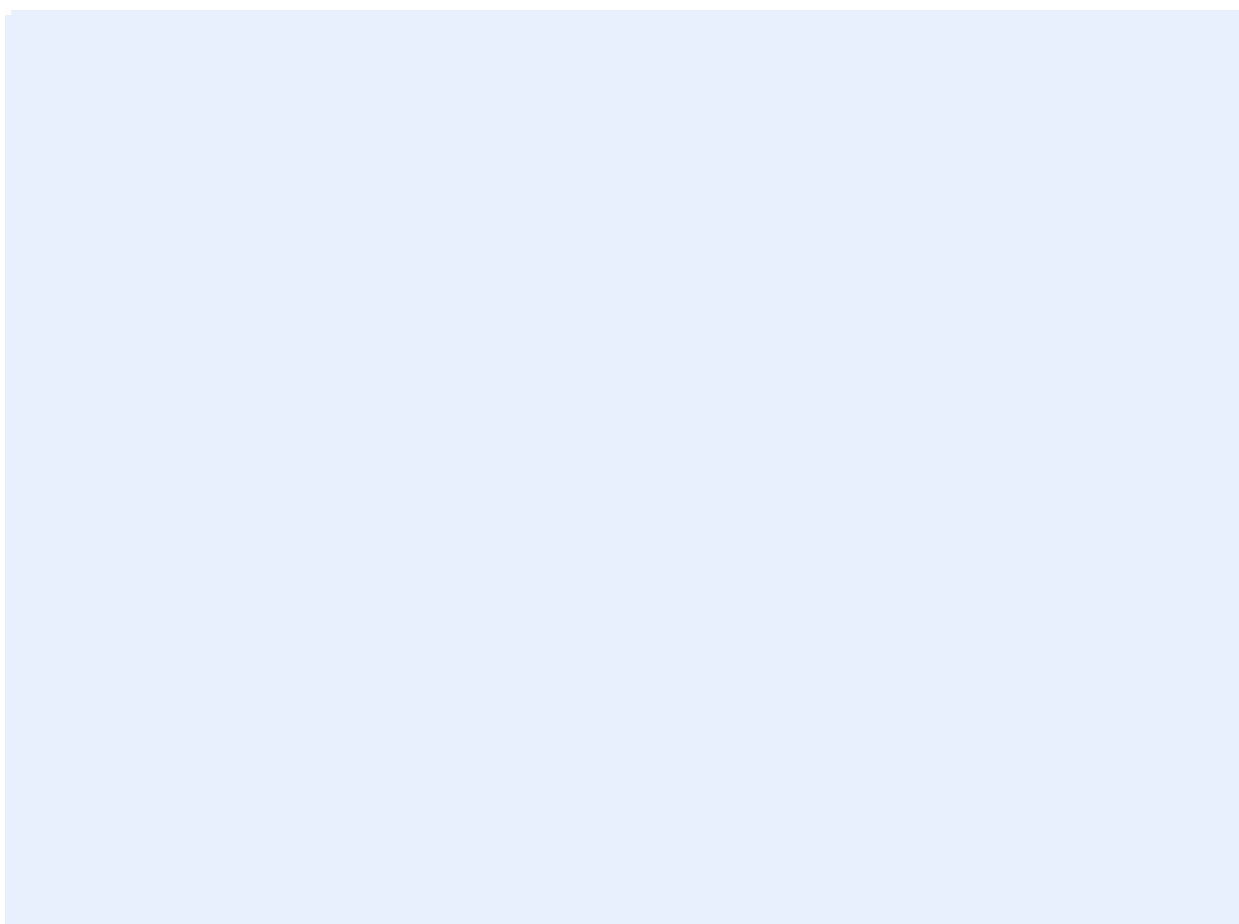


Beredskapsplan

Stor Fartygsolycka Gotland -
BILAGOR



Länsstyrelsen
Gotlands län

Titel: Beredskapsplan
Författare: Anders Jonsson
ISBN:
Rapportnummer:
Diarienummer: 2276-2023
Utgivningsår: 2026
Omslagsbild:

Innehåll



BILAGA PRIORITERINGSKARTOR7

Prioritering av kust och havsområden7

Digital Miljöatlas7

KARTOR8



BILAGA SAMBAND9

Sambandsanvisning9

Sambandskatalog (kontaktvägar och hemsidor)9



BILAGA RESURSER11

Viktiga regionala resurser11

Operativa resurser11

Regionala anläggningar12

Speciella geografiska områden/öar13

Regionala expertresurser13

Nationella förstärkningsresurser14

Internationella förstärkningsresurser14

Allmänt om internationella resurser16

EMSA16

HELCOM17

EUROWA17

BILAGA ISF-SAMVERKAN18

Dagordning första ISF-mötet18



BILAGA INFORMATIONSSYSTEM20

Om informationssystem20

SafeSeaNet (EMSA)20

CleanSeaNet (EMSA)20

SeaTrack web (SMHI)20

Sjöbasis (Kustbevakningen)21

WIS (MCF)21

Digital Miljöatlas (Länsstyrelsen)21

Copernicus EMS (MCF)	21
MAR-CIS (EMSA)	21
Farligt gods	22
Kemiska ämnen	22
Fornsök.....	22
Riksantikvarieämbetets öppna geodata.....	22
P&I:s skeppsregister (IGP&I).....	22
Skyddad natur (Naturvårdsverket)	23
Försvarsmaktens riksintressekatalog	23
Lantmäteriet.....	23



BILAGA OM FARTYGSOLYCKOR24

Behovet av en regional beredskapsplan	24
Medveten avgränsning av "Stor fartygsolycka med utsläpp"	24
Scenario 1 – Grundstötning av lastfartyg och utsläpp i havet upp till 600 ton	24
Scenario 2 – Kollision mellan ett passagerarfartyg och ett lastfartyg med utsläpp i havet upp över 600 ton (potentiellt upp till flera hundra tusen ton)	25
Scenario 3 – Gasutsläpp från fartyg	25
Scenario 4 – Utsläpp av radioaktiva ämnen från reaktordrivna fartyg (ej last)	25
Befälhavarens ansvar	25
Ytterligare krav på rederi och fartyg	25
Sjösäkerhet	26
Fördelning av uppgifter inom sjösäkerhetsarbetet.....	26
Utredning av olyckor och tillbud.....	26
Räddningstjänst.....	26
Olika myndigheters ansvar för räddningstjänst	26
Räddningsledares mandat	27
Skyldighet att medverka i räddningstjänst.....	27
Aktörers "insatser"	27



Sjöräddning	27
-------------------	----



Miljöräddning till sjöss	28
--------------------------------	----



Fartygsassistans	29
------------------------	----



Brottsutredning	30
-----------------------	----

Kommunal räddningstjänst		31
Sanering på land		31
Skadat vilt		31
Samordningsområden		33
Dokumentation och ekonomisk ersättning		33
Provtagning och laboratorieanalys		36
Arbetsmiljö		36
Avfall		36
Volontärer		37
Uppföljning av hantering av händelsen		37
Miljöuppföljning		37
Uppföljning av samhällspåverkan		37

BILAGA HOTBILDS- OCH SCENARIOANALYS39

Bakgrund	39
Vad kan inträffa?	39
Hur sannolikt är det att detta inträffar?	40
Om det inträffar, vad blir konsekvenserna?	40
Dimensionerande scenarier	41

Scenario 1 – Grundstötning av lastfartyg och utsläpp i havet upp till 600 ton41

Scenario 2 – Kollision mellan ett passagerarfartyg och ett lastfartyg med utsläpp i havet – över 600 ton (potentiellt upp till flera hundra tusen ton).....42

Scenario 3 – Gasutsläpp från fartyg42

Scenario 4 – Utsläpp av radioaktiva ämnen från reaktordrivna fartyg (ej last)42

BILAGA OM PLANEN44

Planens syfte, mål och avgränsning	44
------------------------------------	---------

Syfte och målgrupp	44
Mål	44
Avgränsning	44
Förvaltning av beredskapsplanering	45
Arbetet med att ta fram en beredskapsplan	45
Geografiska gränsdragningar	46



BILAGA LITTERATUR OCH KÄLLOR45

Om bilagan	45
Beredskapsplanering generellt	46
Risker och sårbarheter	46
Olyckor och tillbud – rapporter och erfarenheter	47
Andras regionala och lokala planer	48
Nationella strategier och planer	49
Internationella strategier och planer	49
Internationellt samarbete och värdlandsstöd	49
Sanering på land	49
Skadat vilt	50
Miljöuppföljning	50
Ekonomisk ersättning och dokumentation	50
Övning, träning och utbildning	50



Bilaga Prioriteringskartor

Prioritering av kust och havsområden

I Digital Miljöatlas finns klickbara kustområden och insatsområden med information om skyddsnivå och kommentar om området i övrigt.

6 maj 2025 genomförde en aktörsgemensam arbetsgrupp en övergripande indelning av hur kust och havsområden ska prioriteras vid en stor fartygsolycka där större utsläpp till havs är inblandat. Indelningen är avgränsad till tre prioriteringsnivåer:

- 1 (rött): Högt prioriterat
- 2 (gult): -
- 3 (grönt): Lågt prioriterat

Indelningen är gjord för två olika perioder på året:

- Sommar 1 mars – 30 september
- Vinter 1 oktober – 28 februari

Arbetsgruppen bestod av representanter från Region Gotland, länsstyrelsen, Kustbevakningen och Polismyndigheten. Tillsammans representerade de kompetenser inom beredskap, Digital Miljöatlas, marinbiologi, kulturmiljö, kommunal räddningstjänst, kommunala miljöfrågor, kommunal avfallshantering, hamnfrågor, GIS, Kustbevakningens samt Polismyndighetens perspektiv.

Digital Miljöatlas

Digital miljöatlas är ett digitalt kartverktyg vars syfte är att informera om områdets känslighet för utsläpp (främst olja) längs den svenska kusten och de stora sjöarna. Eftersom verktyget nyttjas olika bland kommuner och län, så kan karteringen skilja sig. Atlasen innehåller normalt information om skyddsvärda områden. Ibland framgår hur känsliga kustområdena är för utsläpp och det kan finnas rekommendationer om val av saneringsmetod beroende på strandtyp.

Digital miljöatlas är tänkt att utgöra ett beslutsstöd för att underlätta samordning och styrning av de aktörers insatser vid utsläpp. Miljöatlasen är också tänkt som ett hjälpmedel vid samhällsplanering, tillståndsprövning och som underlag för miljökonsekvensbeskrivningar.

Digital Miljöatlas är en av länsstyrelsernas gemensamma webbtjänster. Uppdateringar och kompletteringar av informationen i Digital Miljöatlas är tänkt att tas fram utifrån kommunala underlag kompletterade av regionala och nationella hänsyn. Länsstyrelsen för sedan in data i systemet.

Senaste grundliga karteringen i Gotlands län genomfördes [ÅÅÅÅ] då strandtyper besiktigades, men dåvarande prioritering och rekommendation om saneringsmetod gjordes endast i enlighet med skyddsvärden kopplade till naturvärden. Dagens prioritering är inte lika detaljerad och en avvägning mellan olika skyddsvärden. Prioriteringen är gjord utifrån lokala förutsättningar, vilket kan försvåra en jämförelse med andra län och kommuner.

KARTOR

- [Utdrag ur Digital Miljöatlas i lämplig skala som täcker hela länet.]

Bilaga Samband



Sambandsanvisning

Regional ledning, Sjöorganisationen och Landorganisationen ska ha ständig passning på gemensam talgrupp på Rakel. Talgrupp anvisas av länsstyrelsen under händelsehanteringen.

Regionala samverkansmöten ska i första hand organiseras genom videokonferens i länsstyrelsens system Pexip. Deltagare ska ges möjlighet att ansluta via mobiltelefon eller rakel.

Sjöorganisationen och Landorganisationen ordnar vid behov egna sambandsvägar inom sin organisation eller mellan sig.

Sambandskatalog (kontaktvägar och hemsidor)

Nedan kontaktuppgifter är öppna uppgifter. För detaljerade kontaktuppgifter som inte är officiella – kontakta din sambandsfunktion inom din organisation/myndighet. De flesta kontaktas i första hand genom tjänsteperson i beredskap, vakthavande befäl eller motsvarande.

LÄNSSTYRELSEN I GOTLANDS LÄN www.lansstyrelsen.se/gotland Växel: 010-223 90 00 gotland@lansstyrelsen.se Även kontaktpunkt för regionalt CBRNE-nätverk.	raddningstjansten@gotland.se registrator-rs@gotland.se
SJÖFARTSVERKET SJO- OCH FLYGRÄDDNINGSCENTRAL www.sjofartsverket.se/sv/sjo--och-flygraddning/ Växel: 010-492 77 00, Fax: 031-29 01 34 e-post: jrcc@sjofartsverket.se VHF-radio: kanal 16 och 70 (DSC) MF-radio: 2187,5 (DSC) MMSI-nummer: 00 265 3000	REGION GOTLAND gotland.se/region-och-politik/kontakta-oss/sa-kontaktar-du-oss Kommunväxeln (dagtid): 0498-26 90 00 regiongotland@gotland.se
KUSTBEVAKNINGENS LEDNINGSCENTRAL www.kustbevakningen.se Telefon: 0776-70 60 00 lc@kustbevakningen.se	SMHI www.smhi.se/kontakta-smhi Växeln: 011-495 80 00 Vakthavande meteorolog, 011-495 85 24 Vakthavande hydrolog, 011-495 81 83 Vakthavande oceanograf, 011-495 82 40 registrator@smhi.se
TRANSPORTSTYRELSEN www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/ Tjänsteperson i beredskap larmas via SOS Alarm Telefon: 0771-80 09 00. Funktion hos Sjöfartsverkets sjö- och flygledningscentral: Telefon: 010-492 76 50, Fax: 031-29 01 34 jrcc@sjofartsverket.se	MYNDIGHETEN FÖR CIVILT FÖRSVAR www.mcf.se Växel: 0771-240 240 Förstärkningsresurser: 054-150 150 (kopplas via SOS Alarm) Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd: via TiB/växeln Ersättningsfrågor: Sektionen för inriktning av skydd mot olyckor, Johan Olsson: 010-240 5260 eller via växeln registrator@mcf.se
RÄDDNINGSCENTRAL MITT www.storstockholm.brand.se 08-454 87 00 Pressnummer Gotland: 08-454 83 76 registrator@ssbf.brand.se Räddningstjänsten Gotland gotland.se/bygga-bo-och-miljo/raddningstjanst-brandskydd-sotning/om-raddningstjansten/om-oss Kommunväxel: 0498-26 90 00	FÖRSVARSMAKTEN www.forsvarsmakten.se Larm och begäran om stöd via Försvarsmaktens vakthavande befäl, telefon 08-788 81 11 Växel: 08-788 75 00; Fax: 08-788 77 78 Exp-hkv@mil.se
	POLISMYNDIGHETEN www.polisen.se 114 14
	KRISINFORMATION.SE www.krisinformation.se Redaktion: via MCF TiB.

redaktionen@krisinformation.se	havochvatten@havochvatten.se
TULLVERKET www.tullverket.se 0771-520 520 tullverket@tullverket.se	SSRS (Svenska Sjöräddningssällskapet) www.sjoraddning.se 077-579 00 90 info@ssrs.se
ARBETSMILJÖVERKET www.av.se/halsa-och-sakerhet/personlig-skyddsutrustning/ Växel: 010-730 90 00 Jour: 010-470 53 88 arbetsmiljoverket@av.se	SJÖVÄRNSKÅREN www.sjovarnskaren.se Central kristfn: 070-462 12 57 Gotland: 070-561 60 36 kansliet@sjovarnskaren.se gotland@sjovarnskaren.se
STATENS HAVERIKOMMISSION shk.se Växel: 08-508 862 00 info@shk.se	ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) www.itopf.org +44-20 7566 69 99 central@itopf.org
P&I (fartygsförsäkringsorganisation) www.swedishclub.com/insurance/p-and-i/ Göteborgskontoret: 031-151 328 headoffice@swedishclub.com	KFV-Riks Gotland kfv-riks.se/default.asp?iID=GFLDDI 070-225 32 91 mans.marlo@bahnhof.se
NATURVÅRDSVERKET www.naturvardsverket.se/amnesomraden/arter-och-artskydd/rad-om-vilda-djur/skadade-vilda-djur/ Växel: 010-698 10 00 TiB: 010-698 14 15 kundtjanst@naturvardsverket.se	Havsmiljöinstitutet www.havsmiljoinstitutet.se 031-786 65 61
HAVS- OCH VATTENMYNDIGHETEN www.havochvatten.se www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/foreningar-och-farliga-amnen/oljeutslapp/miljojour.html Miljöjouren (f.d. Oljejouren): 0730-78 96 02 Växel: 010-698 60 00	Svenska Miljöinstitutet (IVL) www.ivl.se 010-788 65 00 Epostkontakter på hemsidan

Bilaga Resurser



Viktiga regionala resurser

Resurs	Information
MCF:s oljeskyddsdepå i Slite	Härbärgeras hos Kustbevakningen i Slite. ¹
Kustbevakningen i Slite	Hamnkontor och kombinationsfartyg KBV 002 "Triton".
Sjöfartsverket i Visby	Kontor i hamnen med intilliggande lotsstation. ² SAR-helikopter på flygplatsen. ³
Ambulanshelikoptern i Visby	Privatägdd, men upphandlad av Region Gotland för sjuktransporter. Drivs av Avincis Aviation Sweden AB. Resursen begärs via SOS Alarm.
SSRS räddningsstationer på Gotland	Fårösund, Visby, Vändburg
Sjövärnskåren i Fårösund.	En bojbat och två trossfärjor med länsor/vinschar. Utbildade saneringsledare.
Katastrofhjälp – Fåglar och Vilt i Sproge	Egen fast anläggning i Sproge på södra Gotland, och två kompletta mobila saneringstältsanläggningar.
Gotlands Regemente P18 på Tofta och i Fårösund.	Två egna större båtar och i övrigt stora resurser, bl.a. Hemvärnet med drönarförmåga, båtpluton och flyggrupp.
Region Gotlands hamnavdelning i Visby och hamnar i länet	Hamnar i hela länet och samordnar lokala oljehamnsnätverket.
Frivilliga Flygkåren i Visby	Egna mindre flygplan för flygövervakning.
Trafikverkets bandvagnar i Visby	Modell BV 206.
Länsstyrelsens personal på Gotska Sandön	Tillsyningspersonal på plats året runt.

Operativa resurser

Förmåga	Beskrivning av resurs	Aktörer med resurser
Eftersök och livräddning (SAR)	Flygplan, helikoptrar, fartyg, båtar, drönare, MC, personal	Sjöfartsverket, Kustbevakningen, SSRS, Sjövärnskåren, Försvarsmakten, FFK, Region Gotland, Polisen, Missing People, Gotlands fyrhjulsförening, FMCK
Fartygsassistans	Fartyg, båtar, räddningspersonal, dykare, drönare	Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Kommunala räddningstjänsten, Polisen, Försvarsmakten
Transporter – Luft	Helikoptrar	Sjöfartsverket, Region Gotland, Försvarsmakten, Polisen
Transporter – Sjö	Fartyg, båtar, vägfärjor	Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Sjövärnskåren, SSRS, Trafikverket
Transporter – Väg	Avfall, Containerar.	Trafikverket, Region Gotland, Försvarsmakten.
Transporter – Oländig terräng	Traktorer, hjullastare, bandvagnar, fyrhjulingar, MC m.m.	Region Gotland, LRF, Försvarsmakten, Trafikverket, Gotlands fyrhjulsförening, FMCK

¹ Vid oljeutsläppet i Skåne 2003, var endast en depå otillräckligt – överväg att begära fler: IVL. *Utvärdering av saneringsmetoder samt miljöeffekter efter sanering av olja vid rengöring av stränder i sydöstra Skåne juni 2003* (mcf.se, 2004). När begäran gjorts, säkerställ att förberedelser genomförs för att kunna ta emot, härbärgera och lämna tillbaka resursen.

² <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/lotsning/lotsomrade-kalmar/lotsbestallning6/#gotlands-lotsstation>

³ <https://www.sjofartsverket.se/sv/sjo--och-flygraddning/helikopterverksamhet/>

BEREDSKAPSPLAN Stor Fartygsolycka Gotland

Materiel för att skydda stränder (land+grunt vatten)	Upptagning, länsor, oljeskyddsdepåer, miljösläp.	Kustbevakningen, Kommunal räddningstjänst, MCF, SSRS, Sjövärsnkåren, Hamnägare, Region Gotland.
Provtagning av utsläppt ämne	Via flygfarkost	Kustbevakningen
	Via havsfarkost	Kustbevakningen
	På/nära land	
Laboratorium – mobila	Oljelaboratorium på vissa fartyg	Kustbevakningen
Laboratorium – fast anläggning	Vattenlaboratorium	Region Gotland
Extra personskyddsmateriel (PPE)	Andningsskydd, skyddskläder.	Länsstyrelsen
Personsanering – mobil anläggning	Saneringsbanor	KFV, Kustbevakningen
Personsanering – fast anläggning	Saneringslokal sjukhuset	Region Gotland
Dött och skadat vilt	Utbildad personal med tillstånd. Fasta och mobila anläggningar.	KFV
Avfall – Sjötransport	Fartyg	Kustbevakningen, Sjövärsnkåren
Avfall – Landtransport		Region Gotland
Avfall - Tillfällig lagring		Region Gotland
Avfall – Slutligt omhändertagande		Region Gotland
Fältreparationer	Fältverkstäder, tältverkstad, reparatörer/mechaniker.	Kustbevakningen, Försvarmakten, Region Gotland.
Större tältanläggningar med värme	Saneringstält, sjukvårdstält, förrådstält, sovtält, ledningstält.	Försvarmakten, Region Gotland, Länsstyrelsen, KFV, Kustbevakningen.
Extra sambands- och IT-resurser	Stödande funktioner, fältpersonal, utrustning, radioapparater, installationer m.m.	Försvarmakten, länsstyrelsen, Trafikverket, FRO, Polisen, Region Gotland, Kustbevakningen.
Ledningsplats	Kompleta mobila ledningsplatser med utrustning.	Kustbevakningen, Försvarmakten.

Regionala anläggningar

Anläggning	Beskrivning	Aktörer med resurser
Förplanerade "basplatser"	På förhand lämpliga lednings- och logistikplatser kopplade till geografiska insatsområden land/sjö.	Region Gotland
Hamnanläggningar	Drivmedel, omlastning land/sjö, hårdgjorda ytor, parkering och uppställningsplatser, lokaler.	Region Gotland, Kustbevakningen, SSRS.
Lotsplatser		Sjöfartsverket
Alternativa lokaler för sjukvård	Används i nödfall.	Region Gotland, Försvarmakten
Ledningsplatser	Hamnkontor, Bygdegårdar	Region Gotland
Grupperingsplatser	Hamnar, bygdegårdar, idrottsanläggningar, parkeringar.	Region Gotland
Tillfällig inkvartering (nöd)	Bygdegårdar, idrottshallar, semesteranläggningar, hotell.	Region Gotland
Reparationer		

Speciella geografiska områden/öar

Plats	Information	Vem du ska kontakta
Gotska Sandön	Fastighetsägare: Statens fastighetsverk (genom Naturvårdsverket). Länsstyrelsen förvaltar. Ingen hamn, byggnader med kök och plats för ca 100 pers förläggning, el, egen brunn, fältpersonal året runt. Gummibåtar, bandvagn, traktorer, sexhjuling, bandtraktor, bandgrävmaskin.	Länsstyrelsen
Stora Karlsö	Fastighetsägare: Karlsö Jagt- och Djurskyddsförening AB Ingen hamn, få byggnader, el, egen brunn, fältpersonal året runt.	Karlsö Jagt- och Djurskyddsförening AB storakarlso.se 0498-240500
Enholmen (utanför Slite)	Fastighetsägare: Statens fastighetsverk Hela ön är statligt byggnadsminne.	Statens Fastighetsverk
Övriga öar där någon form av infrastruktur finns.	Heligholmen. Fastighetsägare: Privat ägare. Sjöfartsverkets fyr, Vattenledning. Östergarnsholm. Fastighetsägare: Privata ägare. Sjöfartsverket fyr.	Fastighetsägaren/Sjöfartsverket

Regionala expertresurser

Område	Aktör med resurs/expertis
Avfallshantering	- Region Gotland: Återvinningscentraler, reningsverk, handläggare, upphandlade resurser. - Länsstyrelsen: Tillståndshandläggare.
Vattenkvalitet (land)	- Region Gotland: Kommunalt dricksvatten. - Länsstyrelsen: Vattentäkter, grundvatten, flöden, lantbruk.
Vattenkvalitet (hav)	- Länsstyrelsen: Marinbiologer - Havsmiljöinstitutet: sakkunnig Lennart Larsson
Viltfrågor	- KFV: Omhändertagande, tvättning och rehabilitering/avlivning. - Länsstyrelsen: Länsveterinär
Husdjur/Tamdjur	Länsstyrelsen: Länsveterinär, landsbygdsenhet.
CBRNE	CBRNE-nätverk Gotland: Regionala aktörers sakkunniga. Länsstyrelsen samordnar.

Nationella förstärkningsresurser

[KARTA över Gotland med svenska fastlandskusten. Utmärkta resurser och sjötransporttider/förväntad responstid från olika platser/hamnar]

Aktör	Nationella förstärkningsresurser (finns inte i länet)
Sjöfartsverket	- Diverse havsfarkoster 4 räddningshelikopterbaser utöver Visby - Avtal med ambulanshelikoptrar på 8 platser - Avtal med Frivilliga Flygkåren 22 lotsstationer
Kustbevakningen	- Diverse havsfarkoster 2 kombinationsfartyg (varav ett i Gbg för explosiv miljö) - Flera miljöfartyg - Flyg på Skavsta - Jurister som kan bistå i frågor om ersättningsanspråk vid ett utsläpp - Dykare
Kommunala räddningstjänster	MIRG-styrkor i Stockholm, Gbg och Karlskrona⁴
MCF ⁵	5 oljeskyddsdepåer - FSOL (under förändring) - Räddningshundar
Försvarmakten	- Diverse havsfarkoster - Marinen - Amfibieregementen - Helikopterflottiljen - Flygvapnet
SSRS	Räddningsstationer över hela landet.
Katastrofhjälp – Fåglar och Vilt Riks	Ytterligare mobila saneringsanläggningar i Blekinge och stödpersonal i hela landet. Samarbetar med Blå Stjärnan.

⁴ Maritime Incident Response Group är kommunal räddningstjänstpersonal som är specialutbildade för att hantera räddningstjänst ombord på fartyg. Larmas ut av Sjöfartsverket eller Kustbevakningen.

⁵ [Förfrågan om förstärkningsresurs](#)

Internationella förstärkningsresurser

[KARTA över Östersjön. Utmärkta resurser och sjötransporttider/förväntad responstid från olika platser/hamnar/länder]*

*Danska Sjövärnets 24 timmar sjötransporttid⁶; Finland/Baltikum ca 8 timmar.⁷

⁶ Källa Svenska Sjövärnsskåren Gotland, Jens Werkander.

⁷ Källa Kustbevakningen, Thomas Larsson.

Allmänt om internationella resurser

Sverige har via internationella avtal och samarbeten tillgång till stora resurser för att hantera en stor fartygsolycka med utsläpp. Olika svenska myndigheter agerar nationell kontakt beroende på vad som står angivet i olika avtal. Det rekommenderas att först klargöra behov och därefter fråga dessa myndigheter vilka resurser som finns tillgängliga.

Nedanstående internationella organisationer, samarbeten och avtal är de viktigaste att ta i beaktande för Gotlands län. Utöver dessa, finns specialiserade samarbeten. Det är därför viktigt att som enskild aktör uppmärksamma behov i regional samverkan, för att behovet ska nå central nivå där kunskapen om internationella resurser och mandat att påkalla dem finns.

EMSA - Europeiska sjösäkerhetsbyrån

emsa.europa.eu

EU-myndighet med huvudkontor i Portugal för frågor kring bland annat sjösäkerhet, sjötransporter och utsläpp till sjöss.

Kustbevakningen får begära hjälp vid miljöräddningsinsatser till sjöss av EMSA.

EMSA:s oljebekämpningsfartyg

EMSA har upprättat ett nätverk av stand-by-oljebekämpningsfartyg genom avtal med kommersiella fartygsoperatörer. EMSA:s kontraktsfartyg har anpassats specifikt för oljebekämpning och avbryter sin vanliga kommersiella verksamhet vid begäran från medlemsländer. Inom 24 timmar är fartygen utrustade för oljebekämpning och kan gå mot operationsområdet.

Om tjänsten, detaljerad information om resurserna och var de finns: <http://www.emsa.europa.eu/oil-spill-response/oil-recovery-vessels>

EMSA:s Equipment Assistance Service (EAS)

Består av fristående utrustning för oljebekämpning som EMSA via en lokal entreprenör lagerhåller för att kunna hyras ut till medlemsländer i unionen vid oljeutsläpp. Utrustningen är tänkt att användas av Vessel of Opportunity (VOO), dvs fartyg som normalt inte är utrustade för oljebekämpning kan utrustas med hela system för oljeupptagning. Utrustning finns i flera storlekar för både fartyg som har möjlighet att förvara upptagen olja ombord och fartyg som behöver tillföras flyttande oljeförvaring. Kustbevakningens övervakningsfartyg, Sjövärnsskåren eller marinens fartyg kan vara VOO, eller andra lämpliga offshorefartyg. Denna tjänst kompletterar den responskapacitet som finns tillgänglig via EMSA:s nätverk av kontrakterade fartyg för oljebekämpning.

Efter en begäran om hjälp är den maximala mobiliseringstiden som krävs (dvs. utrustning lastad på lastbil och redo att sändas) 12 timmar, med undantag av transittiden. Förutom utrustningen kan den förfrågande parten även hyra teknisk supportpersonal för att hjälpa till med utrustningen.

Om utrustningen finns att läsa på : www.emsa.europa.eu/oil-spill-response/eas-inventory.html

Närmsta EAS-lager för Sverige ligger i Fredrikshavn, Danmark och Tolkinen, Finland.

Aktivering av EAS och Vessel Service sker genom Kustbevakningen.

EMSA:s MAR-ICE-nätverk

För att stödja de berörda kuststaterna i svaret på incidenter som inbegriper kemikalier eller farliga och skadliga ämnen fokuserar EMSA på snabb tillhandahållande av expertinformation och råd om kemiska ämnen under en nödsituation för att stödja den anmodande partens beslutsprocess.

Ett nätverk av experter (MAR-ICE-nätverket) kan på begäran tillhandahålla information och specialistråd om kemikalier som är involverade i sjöfartssituationer.

www.emsa.europa.eu/we-do/sustainability/pollution-response-services/123-hns-pollution/1613-mar-ice-network-marine-chemical-emergency-information-service.html

Begäran om stöd från MAR-ICE -nätverket sker genom Kustbevakningen.

ERCC - EU:s civilskyddsmekanism⁸

Inom ramen för en civilskyddsmekanism för unionen finns bestämmelser om EUs gemensamma övervaknings- och informationscenter – Emergency Response Coordination Centre (ERCC). Där koordineras räddningstjänstsamarbete genom exempelvis assistans. Medlemsstaterna kan begära assistans från varandra antingen genom EU ERCC eller direkt från varandra.

HELCOM - Östersjösamarbetet inom Helsingforskonventionen

helcom.fi

www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/internationellt-samarbete-och-konventioner/konventioner/helcom---skydd-av-den-marina-miljon-i-ostersjon.html

HELCOM har manualer för samarbete i Östersjön: helcom.fi/action-areas/response-to-spills/manuals-and-guidelines/

Stöd från HELCOM-länder vid utsläpp kanaliseras enligt följande⁹:

Nationell kontaktyta	Kustbevakningen
Fartygsassistans	Sjöfartsverket
Kommunal räddningstjänst/Sanering på land	Myndigheten för civilt försvar
Skadat vilt	Myndigheten för civilt försvar
Flygövervakning	Kustbevakningen
Nödhamn (PoR)	Transportstyrelsen

HELCOM har anslutit sig till det betydligt bredare samarbetet kring marina CBRNE-händelser (ej specifikt olja) genom Marine hazardous and noxious substances (HNS) response manual: helcom.fi/wp-content/uploads/2021/03/Marine-HNS-Response-Manual.pdf

Manualerna är på engelska och väldigt detaljerade och omfattande. Aktörer bör kontakta de svenska nationella myndigheterna (se tabellen ovan) för information om hur internationella resurser kan begäras och hanteras.

HELCOM:s EG Wildlife

HELCOM:s expertgrupp (inte operativ del):

helcom.fi/helcom-at-work/groups/response/eg-wildlife

EUROWA

eurowa.eu

Nätverk av djurskyddsorganisationer i EU med stora operativa resurser. I Sverige kommer EUROWA:s operativa resurser att kanaliseras genom KfV-Riks.

Begäran om stöd sker genom KfV-Riks eller genom MCF via EU:s civilskyddsmekanism ERCC.

⁸ Program för miljöräddningstjänst till sjöss enligt Förordningen (2003:779) om skydd mot olyckor. (Kustbevakningen. 2019), s. 15.

⁹ <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/03/HELCOM-Manual-on-Co-operation-in-Response-to-Marine-Pollution.pdf>



BILAGA ISF-SAMVERKAN

Syftet med en på förhand angiven dagordning är att ingen punkt ska riskera att ”falla mellan stolarna” vid inledningen av en händelse. I inledningen av regional samverkan förväntas att det klargörs vilka punkter som ska tas upp vid fortsatta samverkansmöten, och vilka som inte är aktuella att behandla. Händelsen ska styra dagordningen.

Dagordning första ISF-mötet

Punkt	Initialt ansvarig aktör	Syfte
Närvaro, protokoll och informationssäkerhet	Länsstyrelsen	Säkerställa att aktörer är närvarande, rutiner för protokoll och delning, samt att känslig information inte delas.
Övergripande läge (inklusive kommunikativ lägesbild) och uppföljning av regional inriktning och samordning	Länsstyrelsen	Säkerställa att alla har samma lägesuppfattning samt att aktörer agerar mot samma mål.
Väderprognos	SMHI	Fördjupad kännedom som kan påverka insatsarbete.
Insatser Sjöaktörer		
Sjöräddning	Sjöfartsverket	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov. Om tillgängligt - rederiets lägesbild och läget ombord på haverist.
Miljöräddning till havs	Kustbevakningen	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov.
Fartygsassistans	Transportstyrelsen MAS	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov. Läget ombord.
Brottsutredning	Kustbevakningen	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov.
Insatser Landaktörer		
Kommunal räddningstjänst	RC Mitt	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov.
Sanering på land	Region Gotland	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov.
Skadat vilt	Region Gotland	Lägesbild (genomfört, pågående, planerat). Prioriteringar och behov.
Viktiga samarbetsområden och samordningsområden		
Säkerhetsfrågor	Länsstyrelsen	Reda ut frågor kring allmänt säkerhetsläge i insatsområdet, men också frågor kring informationssäkerhet och hinder för informationsdelning.
Gränsövervakning och gränskontroll	Kustbevakningen	Reda ut påverkan eller behov av åtgärder.
Landområden för operativa insatser	Region Gotland	Redogöra för lämpliga hamnar, samt grupperingsområden för landbaserade resurser.
Provtagning och labbanalyser	Kustbevakningen	Säkerställa att farliga ämnen snabbt identifieras, så att skyddsåtgärder anpassas.
Arbetsmiljö och skyddsutrustning	Region Gotland	Säkerställa att aktörer delar samma bild vad gäller skyddsutrustning.

BEREDSKAPSPLAN Stor Fartygsolycka Gotland

Avfall	Region Gotland	Anvisningar om avfallshantering – främst hur stora mängder uppsamlat utsläpp till havs som ska tas om hand om som avfall i land.
Volontärer	Region Gotland	Sprida information om uppkomsten av volontärer, samt skapa möjligheter för aktörer att se på andras hantering av spontanvolontärer.
Miljöuppföljning	Region Gotland	Kartlägga miljöpåverkan och behov av åtgärder.
Uppföljning av samhällspåverkan	Region Gotland	Bevaka och hinna motverka att händelsen inte genererar samhällsstörningar.
Haveriutredning och uppföljning av hantering av aktörsgemensam hantering	Länsstyrelsen	Säkerställa att frågan om aktörsgemensam utvärdering inte glöms bort under insatsarbetet.
Övergripande fortsättningsvis		
Kommunikation	Länsstyrelsen	Kommunikationsåtgärder. Samordnad kommunikation för att undvika motsägande budskap. Efterfråga behov av separata samverkanskonferenser för kommunikationsfrågor.
Fortsatta kontakter med haverister/rederier/försäkringsbolag	Sjöfartsverket	Kontaktvägar och eventuell medverkan vid kommande ISF.
Behov av förstärkning till länet?	Länsstyrelsen	Tydliggöra vilka resurser som behövs och vem som arbetar fram dem.
Fortsatt inriktning och samordning	Länsstyrelsen	Tydliggöra vad som gäller fortsatt gemensamt, fortsatta samverkansformer samt vilka aktörer som fortsatt ska kallas/inte kallas.



BILAGA INFORMATIONSSYSTEM

Om informationssystem

Nedan listas detaljerad information om de olika informationssystem som anges tillgängliga i beredskapsplanen under avsnittet Information. Syftet med avsnittet och denna bilaga är att uppmärksamma inblandade aktörer om att mycket information redan finns tillgänglig i vissa system, och informera om vem man kan kontakta för att efterfråga information.

Systemen har bedömts vara relevanta att ha kännedom om för en eller flera aktörer i en händelse. Det skiljer sig åt hur pass tillgängliga systemen är och i vissa fall är det upp till enskilda aktörer om information kan delas vidare av sekretesskäl.

De flesta system kräver någon form av behörig inloggning. Det rekommenderas att säkerställa egen tillgång till system innan en händelse.

SafeSeaNet (EMSA)

Europeisk plattform för utbyte av sjötrafikdata, inklusive tillbuds- och olycksrapportering. Rapporteringen kan även omfatta förorening (inklusive hot om förorening) av havet som oljespill.

I systemet finns möjlighet för aktörer att via modulen SEG ta fram motsvarande information om fartyg så som i Sjöbasis förutom möjlighet till uppgifter om besättning, väderdata och driftsprognoser.

www.emsa.europa.eu/ssn-main.html

Svensk kontaktpunkt: Sjöfartsverket.

CleanSeaNet (EMSA)

Satellitsystem för att:

- Identifiera och spåra oljeföroreningar på vattenytan.
- Övervaka oljespill vid olyckor.
- Bidra till att identifiera källan till oljespill.

När ett oljespill upptäcks alarmeras berörda stater.

Övervakningen baseras på att mycket tunna oljefilmer (ner till mikrometernivå) kan detekteras. Det ska dock beaktas att det som observeras är möjliga oljespill, vilket innebär att en närmare undersökning måste göras för att fastställa vilken typ av spill det är.

www.emsa.europa.eu/csn-menu.html

Svensk kontaktpunkt: Kustbevakningen.

SeaTrack web (SMHI)

Svenskt digitalt kartsystem (GIS) för driftprognoser av utsläpp och förväntade landpåslag. SMHI utvecklar kontinuerligt systemet i samarbete med andra östersjöländer.

stw.smhi.se

helcom.fi/action-areas/response-to-spills/helcom-seatrackweb-and-oil-drift-modeling/

Svensk kontaktpunkt: SMHI (eller Kustbevakningen).

Sjöbasis (Kustbevakningen)

Sjöbasis är ett myndighetsgemensamt system för sjöövervakning som tillhandahålls av Kustbevakningen. Sjöbasis uppgift är att presentera ett samlat civilt sjöläge med tillhörande sjöinformation med fokus på Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. I Sjöbasis finns information om fartyg, dess besättning, last och färdväg; både aktuell- och historiska data. Man kan även göra spridningsprognoser i systemet och ta fram information om väder/våghöjd/strömmar. Under en pågående operation kan även så kallade krattor läggas ut för att se var man sökt eller gjort upptagningsinsatser.

Viss information i Sjöbasis omfattas av sekretess, vilket kan göra det svårt att få tillgång till ”allt”. Kustbevakningen kan förmedla uppgifter ur Sjöbasis till andra aktörer.

www.kustbevakningen.se/var-verksamhet/sjoovervakning/civil-sjoinformation/samverkan-sjoinformation/

Kontaktpunkt: Kustbevakningen.

WIS (MCF)

WIS är ett nationellt webbaserat informationssystem framtaget för att underlätta informationsdelning mellan aktörerna inom samhällets krisberedskap före, under och efter en samhällsstörning. WIS används ofta vid nationell samverkan.

Om din aktör är ansluten till WIS, finns en utsedd WIS-administratör du kan kontakta för inlogg. Som extern, kan du erbjudas att bidra med rapportering till vissa arbetsytor i WIS, men utan att kunna ta del av ytan. Om din aktör behöver registreras i WIS – ta kontakt med MCF.

www.swis.se

Kontaktpunkt: MCF

Digital Miljöatlas (Länsstyrelsen)

Digitalt kartsystem (GIS) för beredskapsplanering. Innehåller information om havsområden, stränder, skyddsvärden och sårbarheter, överenskomna sektorsindelningar och gränsdragningar, prioriteringar, logistikflöden m.m.

Visualiseringen i systemet kan skilja sig åt mellan kommuner och län. I Gotlands län har ett förenklat system med prioritering 1-3 samt åtskillnad mellan sommar/vinter valts. Mer information återfinns i [bilaga Prioriteringskartor](#).

Under insats nyttjas underlag från systemet i aktörers ordinarie ledningssystem.

ext-webbgis.lansstyrelsen.se/digital_miljoatlas/

Kontaktpunkt: Länsstyrelsen.

Copernicus EMS (MCF)

Dataprogram för tillgång till EU:s satellittjänst Copernicus. Inloggningsuppgifter kan begäras hos MCF.

emergency.copernicus.eu

www.mcf.se/sv/verktyg--tjanster/copernicus-ems

www.copernicus.eu/sv

Kontaktpunkt: MCF

MAR-CIS (EMSA)

Marine Chemical Information Sheets är en serie faktablad från European Maritime Safety Agency (EMSA) om olika kemiska ämnen kopplade till marin miljö:

www.emsa.europa.eu/mar-ice-network/mar-cis-infosheets.html

Idag publiceras inte faktabladen öppet, utan tillgång ges när [MAR-ICE-nätverket](#) aktiveras eller genom inloggningsuppgifter. De kommer då att vara tillgängliga i en app:

play.google.com/store/apps/details?id=eu.emsa.marcis.mobile&hl=sv

Svensk kontaktpunkt: Kustbevakningen är kontaktpunkt för MAR-ICE-nätverket.

Farligt gods

Brandskyddsföreningen har en databas med beskrivning av olika ämnen, om vilken skyddsutrustning som krävs för att hantera ämnet, vad som är största risken med ämnet, miljöfaror, hälsofaror, brandfara samt nödvändig märkning. Årsabonnemang och inlogg krävs för att få tillgång till informationen:

www.brandskyddsföreningen.se/brandsakerhet/farligt-gods/

Kemiska ämnen

Företaget Chemwise har en databas med beskrivning av olika kemiska ämnen. Årsabonnemang och inlogg krävs för att få tillgång till informationen:

www.kemiskaamnen.se

Fornsök

Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök innehåller information om alla kända registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i Sverige, både på land och i vatten. Dessutom finns information om arkeologiska uppdrag. Informationen i Fornsök är sökbar för alla.

Här finns information om kända vrak och strandnära lämningar som inte är sekretessbelagda. Vissa lämningar till sjöss saknas. För fullständig överblick – kontakta Sjöfartsverket om det finns sekretessbelagda data att ta hänsyn till.

www.raa.se/hitta-information/fornsok/

Direkt till sök- och karttjänsten: app.raa.se/open/fornsok/

Kontaktpunkt: Riksantikvarieämbetet.

Riksantikvarieämbetets öppna geodata

Portalingång för olika databaser/kartdata – betydligt mer detaljerat än Fornsök.

I Riksantikvarieämbetets Öppna-dataportal tillgängliggörs framför allt geodata med tillhörande metadata och vänder sig till dig som till exempel är utvecklare eller GIS-användare. Datamängderna kan antingen laddas ned eller anropas via visningstjänster (WMS), för vissa datamängder finns även direktåtkomst via API.

www.raa.se/hitta-information/oppna-data/oppna-data-portal/

Kontaktpunkt: Riksantikvarieämbetet.

P&I:s skeppsregister (IGP&I)

Den globala försäkringsorganisationen International Group of P&I Clubs tillhandahåller en söktjänst där man kan söka på ett fartygs namn eller IMO-nummer. Får man en träff, är fartyget försäkrat av ett försäkringsbolag inom P&I-gruppen och man kan få fram uppgifter om fartygets namn, försäkringsbolag, flaggstat, IMO-nummer, datum för medlemskap (försäkringstid) och handelscertifikat (byggnadsår, ägare och typ av certifikat).

www.shipownersclub.com/vessel-search/

Kontaktpunkt: International Group of P&I Clubs www.igpandi.org hänvisar till berört försäkringsbolag.

Skyddad natur (Naturvårdsverket)

I Naturvårdsverkets kartverktyg Skyddad natur finns alla nationalparker, naturreservat och övriga skyddade områden, inklusive Natura 2000 och områden till sjöss. Det finns även information om:

- vattenskyddsområden.
- var och under vilken period det råder tillträdesförbud
- naturvärden, t ex värdefulla vatten och nyckelbiotoper.
- marktäcke och naturtyper
- Leder och anordningar för friluftslivet inom skyddade områden.
- fastighetsgränser och flygbilder

www.naturvardsverket.se/verktyg-och-tjanster/kartor-och-karttjanster/kartverktyget-skyddad-natur/

Direkt till karttjänsten: skyddadnatur.naturvardsverket.se

Försvarsmaktens riksintressekatalog

Försvarsmakten publicerar en riksintressekatalog för totalförsvarets militära del. Katalogen är primärt länsindeldad, men det finns även specifika delar för t.ex. skjutfälten i Gotlands län. Vissa kartlager finns troligen i olika aktörers interna GIS-system.

www.forsvarsmakten.se/om-forsvarsmakten/myndighetsinformation/dokument/riksintressen/riksintressekatalog/

Lantmäteriet

En mängd olika geodataprodukter t.ex. vem som äger skadedrabbade fastigheter. De flesta myndigheter prenumererar på geodata och privatpersoner kan beställa data via e-tjänster.

www.lantmateriet.se/sv/geodata/vara-produkter/



BILAGA OM FARTYGSOLYCKOR

Behovet av en regional beredskapsplan

Tidigare rapportering och utredningar tyder på att enskilda aktörer har god förmåga att kunna agera enligt sin egen beredskapsplan, till exempel Kustbevakningens ”Räddningstjänstplan”. Dock har samordningen mellan aktörer och olika insatser – främst mellan ”landaktörer” och ”sjöaktörer” visat sig svår. Detta är oftast tidigt i händelsen, då ansvar och roller utkristalliseras samt att informationsdelning ska genomföras. Stora fartygsolyckor sker alltmör sällan och kunskap om hanteringen är sällsynt. Mängden aktörer och juridiska korsande områden kräver samordning för att nå effekt.

I beredskapsplanen har länsstyrelsens projektgrupp identifierat sju olika processer som ofta pågår kring en större sjöfartsolycka. I planen benämns dessa ”insatser”. Utöver det har åtta olika områden identifierats där samordning är önskvärd, då inblandade aktörer ofta berörs av dessa frågor förr eller senare. Dessa områden benämns i planen som ”samordningsområden”. Beredskapsplanen är verktyget för att dessa insatser och samordningsområden ska samordnas. I Gotlands län ska länsstyrelsen ta en ledande och samordnande roll för att detta ska vara möjligt.

Medveten avgränsning av ”Stor fartygsolycka med utsläpp”

Erfarenheter från större händelser där fartyg och utsläpp till havs är avgörande faktorer, visar att orsakerna kan vara misstag, olyckor, brott eller i slutändan okända. Det innebär inte nödvändigtvis att ett eller flera fartyg är i sjönöd och inte heller att ett utsläpp har ägt rum. Ibland upptäcks ett utsläpp när det redan nått land och fartyget lämnat farvattnen. Därför är det svårt att på förhand förutse vad Gotlands län kommer att behöva hantera.

I bilagan [Hotbilds- och scenarioanalys](#) har fyra scenarion medvetet valts för Gotlands län. Två av dessa (gasutsläpp och utsläpp av radioaktiva ämnen) har ännu inte hunnit arbetas in i beredskapsplanen. Nedan är en beskrivning av vad länsstyrelsen anser aktörer i förväg bör känna till kring dessa scenarion och vad som kan vara en trolig händelseutveckling.

Scenario 1 – Grundstötning av lastfartyg och utsläpp i havet upp till 600 ton

Troligast scenario med utsläpp från drivmedelstankar.¹⁰ Utsläppet kan initialt förväntas nära land eller i grunda känsliga havsområden.

Så länge fartyget står stadigt på grund, förvärras oftast inte utsläppet eller risken för utsläpp. Hotbilden kan dock snabbt förvärras om fartyget börjar röra sig mot eller av grundet. Nya skador kan uppstå eller flödet från läckan kan öka när grundet inte hindrar utsläpp ur skrovet.

Samtidigt som fartygsbefälhavaren, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och eventuellt fler aktörer försöker rädda liv, fartyg och hindra utsläpp, så kommer rederiet att agera för att ”bärga” fartyget – få loss det från grundet och till hamn. Oftast anlitar rederiet ett bärgningsföretag, vars bärgningsplan ska godkännas av Transportstyrelsen. Främst väder, men också hur illa fartyget står på grund, kan göra att denna process blir utdragen.

Ett lastfartyg har oftast liten besättning, men kan vara av olika nationaliteter.

De flesta lastfartyg i Östersjön drivs av antingen ”lågsvavliga” drivmedel (olika oljehybrider) eller ”högsvavliga” (tjockolja) vars avgaser ”renas” under färd (skrubbers). Fartyg som fortsätter ut i Atlanten har oftast en tank med drivmedel för Östersjön och en tank för drivmedel för övrig färd. Det kan därmed initialt uppstå oklarheter kring vilket ämne som

¹⁰ 600 ton är normalstorleken för en drivmedelstank i Östersjön och Kustbevakningens dimensionerande planering. Normalt läcker inte allt innehåll ut.

släpps ut. Typ av ämne påverkar om och hur miljöräddningstjänst till havs och kommunal räddningstjänst på land bäst utförs.

Scenario 2 – Kollision mellan ett passagerarfartyg och ett lastfartyg med utsläpp i havet upp över 600 ton (potentiellt upp till flera hundra tusen ton)

Det värsta scenariot. Det kan förväntas att initialt fokus helt kommer att fokusera på sjöräddning, då mängden inblandade personer är stort och risken för dödsfall är överhängande. Omhändertagande av människor när de kommer i land, kommer att påverka ”landaktörers” möjlighet till att balansera följderna av sjöräddningen mot att planera för och sätta av resurser för en stor miljöpåverkan av ett stort utsläpp. Händelsen förväntas ha stor samhällspåverkan. Regionala eller nationella resurser förväntas vara otillräckliga.

Utländska aktörer kan förväntas erbjuda stöd och ställa krav på tydlighet i samverkan. Denna samverkan förväntas ske på nationell nivå (Sjöfartsverket och Kustbevakningen till sjöss, Myndigheten för civilt försvar på land), men kanaliseras regionalt och lokalt. Om ett utsläpp riskerar att nå andra länder, kommer samverkan kring detta ske på olika ledningsnivåer lett av olika aktörer. Allmänhetens och medias intresse kommer att vara stort och akut – både lokalt, nationellt och internationellt. Att samtidigt hantera händelsen och hantera trycket från omvärlden är en framgångsfaktor.

Ett utsläpp av denna omfattning, i detta sammanhang där sjöräddning troligen prioriteras, bör förutsättas få katastrofala följder – oavsett hur stora insatser som vidtas. Utsläppets storlek och att det nödvändigtvis inte sker nära land, gör att spridningen kan bli stor och att det finns en viss fördröjning innan det når land. Ju större spridning, desto större är risken att utsläppet dyker upp på olika platser både i tid och rum. I en sådan situation är det oftast svårare att fatta beslut och göra prioriteringar – och att dessa beslut kan påverka betydligt fler aktörer än vid en mindre händelse.

Scenario 3 – Gasutsläpp från fartyg

Ännu inte analyserat, men det viktigaste är att gasutsläpp ovanför vattenytan juridiskt inte ingår i Kustbevakningens uppdrag med miljöräddningstjänst – annat än påverkan under vattenytan.

Scenario 4 – Utsläpp av radioaktiva ämnen från reaktordrivna fartyg (ej last)

Faller inom ramen för ”kärnteknisk olycka”, där länsstyrelsen ansvarar för räddningstjänst och sanering inom länet (även havsterritoriet).¹¹ Det är ännu inte fastställt hur händelser med fartyg ska hanteras i beredskapsplaneringen.

Befälhavarens ansvar¹²

Befälhavaren har det yttersta ansvaret för fartyget och dess besättning. Av sjölagen (1994:1009) följer att befälhavaren vid en olycka med fartyget är skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten.

Redaren är ansvarig för de olyckor fartygsbefälet orsakar genom fel eller försummelse.¹³

För oljeskada är ägaren av fartyget ansvarigt.¹⁴

Ytterligare krav på rederi och fartyg¹⁵

Enligt konventionen om förhindrande om havsföroreningar för fartyg (MARPOL-konventionen), framgår det att fartyget ska ha en beredskapsplan mot oljeutsläpp där det framgår att besättningen ska vidta omedelbara åtgärder för att begränsa

¹¹ 4 kap, Lag (2003:778) och Förordning (2003:779) om skydd mot olyckor.

¹² Statens Haverikommission. *Slutrapport SHK 2025:04 Marco Polo*. (2025), s. 40.

¹³ 7 kap. 1 § Sjölag (1994:1009).

¹⁴ 10 kap. 3 § Sjölag (1994:1009).

¹⁵ Statens Haverikommission. *Slutrapport SHK 2025:04 Marco Polo*. (2025), s. 40.

oljeutsläppet och informera kuststatens myndigheter. I konventionen framgår även att det i fartygets skriftliga dokumentation som rör oljeutsläpp ska framgå att berörd kuststat omedelbart ska informeras när ett oljeutsläpp inträffar.

Sjösäkerhet

Fördelning av uppgifter inom sjösäkerhetsarbetet¹⁶

I Sverige är ansvaret för sjösäkerhetsfrågor uppdelat på flera olika myndigheter:

- Kustbevakningen; ansvarar för miljöräddning till sjöss, genomför tillsyn av lastbärare innehållande farligt gods (omfattar även lastsäkring av det farliga godset), genomför tillsyn av lastsäkring av gods i lastbärare som är avskilda för vidare transport till sjöss, utför sjötrafikövervakning (inbegriper fart- och nykterhetskontroll), deltar i sjöräddningen samt utför viss tillsyn av fartyg avseende bemannings-, behörighets- och certifikatskontroll.
- Sjöfartsverket; utför sjötrafikövervakning, handhar lotsning, farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk verksamhet, sjömannsservice och ansvarar för sjö- och flygräddning samt incidentrapportering till och från SafeSeaNet (SSN)¹.
- Transportstyrelsen; utvecklar regler, utfärdar tillstånd och bedriver tillsyn över rederier, fartyg och utbildningsföretag samt leder sjösäkerhetsrådet som är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer med anknytning till fritidsbåtlivet. Ansvarar för MAS-samordning och fattar beslut om förbud eller förelägganden i samband med sjöräddning.
- Statens Haverikommission; utreder olyckor och tillbud

Utredning av olyckor och tillbud

I Transportstyrelsens sjösäkerhetsprogram beskrivs regelverket kring olyckor och tillbud.¹⁷ Olyckor enligt beredskapsplanens scenarion, är enligt detta att betrakta som ”mycket allvarliga” vilket medför att Statens Haverikommission (och/eller annat lands motsvarighet beroende på flaggstat) kommer att genomföra en haveriutredning, vilken kommer att publiceras i efterhand.

Transportstyrelsen kommer i sin egenskap av tillsynsmyndighet att genast underrätta Statens Haverikommission om en olycka.

Räddningstjänst¹⁸

Olika myndigheters ansvar för räddningstjänst

Bestämmelser om räddningstjänst finns framför allt i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor (FSO). Med räddningstjänst avses de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön.

Staten eller en kommun skall ansvara för en räddningsinsats endast om detta är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt.¹⁹

¹⁶ Hela avsnittet är kopierat från Transportstyrelsen. *Sjösäkerhetsprogram för Sverige*. (Transportstyrelsen: 2017, s. 7-8.

¹⁷ Transportstyrelsen. *Sjösäkerhetsprogram för Sverige*. (Transportstyrelsen: 2017).

¹⁸ Statens Haverikommission. *Slutrapport RS 2019:04 Makassar Highway*. (2019), kap 1.7.

¹⁹ Prospero. *Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppslag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej)*. (Prospero Samhällssäkerhet AB: 2023), kap 3.1.

I statens ansvar för sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss omfattas territorialhavet, men inte hamnar²⁰. De delar av havet utanför Sveriges ekonomiska zon, som enligt internationella avtal ankommer på svenska myndigheter, omfattas också.

Gränsdragningen mellan staten och kommunens räddningstjänstansvar kontra befälhavarens och rederiets möjlighet att själva vidta åtgärder vid fartygsolyckor är komplex.²¹

Räddningsledares mandat

Vid räddningstjänst leds en räddningsinsats av en räddningsledare. En räddningsledare har långtgående befogenheter att till exempel göra ingrepp i annans rätt vid en räddningsinsats. Räddningsledaren, om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön inte lämpligen kan hindras på något annat sätt, vid en räddningsinsats får bereda sig och medverkande personal tillträde till annans fastighet, avspärra eller utrymma områden, använda, föra bort eller förstöra egendom samt göra andra ingrepp i annans rätt, i den mån ingreppet är försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som vållas genom ingreppet och omständigheterna i övrigt²². När det gäller förbud eller föreläggande enligt Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg²³ får sådana meddelas med stöd av Lagen om skydd mot olyckor²⁴ bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas.

Skyldighet att medverka i räddningstjänst

En statlig myndighet eller en kommun är skyldig att med personal och egendom delta i en räddningsinsats på begäran av räddningsledaren. Det gäller om myndigheten eller kommunen har lämpliga resurser och ett deltagande inte allvarligt hindrar dess vanliga verksamhet.²⁵

Statliga myndigheter, kommuner och enskilda ska, på begäran av en myndighet som ansvarar för räddningstjänst lämna upplysningar om personal och egendom som kan användas i räddningstjänsten. Frivilliga och tjänstepliktiga vid räddningstjänst har rätt till skälig ersättning vid kostnader för resa, uppehälle, arbete och tidsspillan. Ersättning gäller även skador på kläder och andra personliga tillhörigheter. Ansvaret för arbetsmiljön ligger på räddningsledaren.

Aktörers "insatser"

Sjöräddning

Sjöfartsverkets hemsida om sjö- och flygräddning: www.sjofartsverket.se/sv/sjo--och-flygraddning/.

Sjöräddningstjänst är statlig räddningstjänst och innefattar "efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg".²⁶ Sjöfartsverket är ansvarig myndighet²⁷. Internationellt och till sjöss används ofta den engelska förkortningen SAR (Search And Rescue). Sveriges internationella avtal reglerar uppdelningen av Östersjön i sjöräddningsregioner, där hela Gotlands län ingår i den svenska regionala sjöräddningsregionen "Öst". Vid fartygsolyckor är det vedertaget att sjöräddning prioriteras före annan verksamhet i området.

²⁰ 3 och 5 §§ 4 kap. Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

²¹ Prospero. Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppsdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej). (Prospero Samhällssäkerhet AB: 2023), kap 3.1.

²² 6 kap. 2 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

²³ 7 kap. 5 § Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

²⁴ 6 kap. 2 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

²⁵ 6 kap. 7-8 §§ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

²⁶ 4 kap. 3 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

²⁷ 4 kap. 8 § Förordning (2003:779) om skydd mot olyckor.

Sjöfartsverkets ”Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst”²⁸ beskriver detaljerat juridiskt ramverk, organisering, kravställda förmågor, resurser och hur samverkan ska genomföras både nationellt och internationellt:

www.sjofartsverket.se/contentassets/14b02cd8257d444c87e191ede0e13e8d/svenskt-program-for-sjo--och-flygraddningstjanst-2022.pdf

Sjöfartsverket har också publicerat en samarbetsplan för sjöräddning i flera delar²⁹: www.sjofartsverket.se/globalassets/sjo--och-flygraddning/samverkan/samarbetsplaner-sjoraddningstjansten/sar-plan-2023.pdf

En sjöräddningsinsats leds av en räddningsledare vid Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsledaren utser vid behov en On-Scene Coordinator (OSC) från någon av de berörda aktörerna på skadeplatsen (troligast en fartygsbefälhavare hos Kustbevakningen). Denne har då till uppgift att koordinera räddningsresurserna på plats och se till att räddningsledarens beslut effektueras, samt lämna lägesinformation till räddningsledaren. Om flygande resurser behöver samordnas, kan även en Air Coordinator (ACO) utses av räddningsledaren.

Sjöfartsverkets egna resurser i fält är sjöräddningshelikoptrar (sex i Sverige varav en i Visby) och egen personal vid lotsstationer (varav en i Visby). Dessutom har Sjöfartsverket beredskapsavtal med Svenska Sjøräddningssällskapet (på flera platser på Gotland). I övrigt förlitar man sig på räddningsledarens mandat att nyttja samhällets alla tillgängliga resurser. Fartyg i området är skyldiga att understödja haveristen – även utländska fartyg.

Det finns också en vägledning för sjukvårdsinsatser vid sjukvårdstranporter från fartyg³⁰:

www.sjofartsverket.se/contentassets/14b02cd8257d444c87e191ede0e13e8d/handbok-for-sjukvardsinsatser-vid-sjukvardstranporter-till-sjoss.pdf

Där framgår att det formella ansvaret för sjukvård under sjuktransporten ligger hos regional sjukvård (Region Gotland). Detta ansvar sträcker sig dock endast ut till länets/svensk territorialgräns och omfattar inte hela den svenska sjöräddningsregionen. Denna innebär att det i teorin är statens ansvar för sjukvårdsinsatser i svensk sjöräddningsregion som ligger utanför svensk territorialgräns.

Viktigt att komma ihåg! Gränserna för sjöräddningsregionen sammanfaller inte med länets och Sveriges territorialgräns, vilket kan påverka aktörers ansvar och befogenheter i insatsen.

Miljöräddning till sjöss



Kustbevakningens hemsida om miljöräddning till havs: www.kustbevakningen.se/var-verksamhet/raddningstjanst/miljoraddning-till-sjoss/.

Miljöräddningstjänst till sjöss är statlig räddningstjänst och omfattar utsläpp av olja eller skadliga ämnen eller överhängande fara för utsläpp³¹ på och i statligt vatten. Kustbevakningen är ansvarig myndighet³². Traditionellt har samhällets beredskap främst inriktat sig på tjock mineralolja inom ramen för begreppet oljeskydd och kommunala oljeskyddsplaner. Det innebär att planer och förmågor anpassats därefter. Idag har utvecklingen av alternativa bränslen, ökande mångfald av kemikalier och svårare gränsdragningar mellan miljöförurening och nedskräpning skapat svårigheter för beredskapsplaneringen och lagstiftaren. Därför försöker Gotlands läns beredskapsplan innefatta alla ”skadliga ämnen”, men av naturliga orsaker hamnar tyngdpunkten på mineraloljor. Även Sverige och internationella samarbeten arbetar med att anpassa regelverk och internationella avtal till denna problematik.

Vid fartygsolyckor är det vedertaget att miljöräddning prioriteras efter sjöräddning.

²⁸ Sjöfartsverket 2022, *Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst*. Diariernr 22-00060.

²⁹ Sjöfartsverket 2023, *Samarbetsplan för sjöräddning del III, IV, V och VI*. Okänt diariernr.

³⁰ Sjöfartsverket och Socialstyrelsen 2007. *Sjukvårdsinsatser vid sjöräddningens sjuktransporter*.

³¹ 5 § 4 kap. Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

³² 12 § 4 kap. Förordning (2003:779) om skydd mot olyckor.

Kustbevakningens ”Program för miljöräddningstjänst till sjöss”³³ beskriver detaljerat juridiskt ramverk, organisering, kravställda förmågor, resurser och hur samverkan ska genomföras både nationellt och internationellt:

view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.kustbevakningen.se%2Fglobalassets%2Fprogram-for-miljoraddningstjanst-till-sjoss.docx&wdOrigin=BROWSELINK

Kustbevakningen arbetar också enligt en räddningstjänstplan i flera delar³⁴.

En miljöräddningsinsats till sjöss leds av räddningsledare i Kustbevakningens ledningscentral. Räddningsledaren utser en eller flera On-Scene Commanders (OSC)³⁵ beroende på insatsens komplexitet (oftast på Kustbevakningens egna fartyg. Dessa har då till uppgift att koordinera räddningsresurserna på plats och se till att räddningsledarens beslut effektueras, samt lämna lägesinformation till räddningsledaren. Om flygande resurser behöver samordnas, kan även en Air Coordinator (ACO) utses av räddningsledaren.

Kustbevakningens egna resurser i fält är stora kombinationsfartyg (varav ett med hemmahamn och kontor i Slite), specialiserade miljöfartyg och flertal mindre båtar och farkoster. Normalt upprättas ”basplatser” på land för att stödja insatserna till sjöss. Oftast placeras dessa nära hamnar för att underlätta logistik.

Dessutom har Sjöfartsverket beredskapsavtal med Svenska Sjöräddningssällskapet (på flera platser på Gotland). I övrigt förlitar man sig på räddningsledarens mandat att nyttja samhällets alla tillgängliga resurser. Fartyg i området är skyldiga att understödja haveristen – även utländska fartyg.

När räddningstjänst inte längre pågår, tar andra myndigheter vid med arbetet med miljöåtgärder till havs och miljöuppföljning.

Viktigt att komma ihåg! Utsläpp i luften ovanför vattenytan ingår formellt inte i Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänst. Detta innebär att gasutsläpp från fartyg ligger inom ramen för kommunal räddningstjänst inom Gotlands läns havsområde. I praktiken innebär detta att en kommunal räddningsledare nyttja andra aktörer till sjöss.

Viktigt att komma ihåg! Utsläpp av radioaktiva ämnen i hav som inte kommer från en kärnteknisk olycka (reaktorer) kan behöva hanteras inom ramen för Kustbevakningens miljöräddningstjänstansvar – t.ex. vid en transport av kärnbränsle.

Viktigt att komma ihåg! Gränsen mellan statligt vatten och kommunalt vatten går vid vattenlinjen, men Kustbevakningen har begränsade resurser att agera på grunt vatten. Vattenlinjen kan dessutom förflytta sig med väderförhållanden och tidvatten. Kustbevakningen och Region Gotland förväntas samverka och agera för att åtgärder vidtas – oavsett vilken aktör som har det formella ansvaret

Viktigt att komma ihåg! De stora mängder avfall som uppstår om behöver förr eller senare nå land för återvinning eller destruktion. Kustbevakningen har aviserat att övriga aktörers möjligheter att snabbt omhänderta avfall från Kustbevakningens fartyg, frigör Kustbevakningens resurser för att fortsätta insatser.

Fartygsassistans

Transportstyrelsens hemsida om fartygsassistans: www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/olyckor-och-tillbud/maritime-assistance-service-mas/.

Enligt FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) är kuststater skyldiga att etablera en funktion för Maritime Assistance Service (MAS) för att hantera händelser på fartyg som är i svårigheter och där miljöskada är överhängande eller redan inträffat, men där någon fara för människoliv inte föreligger. **Fartygsassistans inom denna beredskapsplan innebär den delen av MAS som varken är sjöräddning eller miljöräddning.**

³³ Kustbevakningen 2019, *Program för miljöräddningstjänst till sjöss enligt Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor*. Diariernr 2019-2810:1.

³⁴ Kustbevakningen 2023, *Räddningstjänstplan 2023*.

³⁵ Ej att förväxla med Sjöfartsverkets On-Scene Coordinator med samma förkortning.

Följande gäller för MAS i Sverige:

1. Transportstyrelsen är huvudansvarig;
2. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänsten till sjöss;
3. Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral är kontaktpunkt mellan fartyg och berörda myndigheter inom den svenska sjöräddningsregionen.

Fartygsassistans i beredskapsplanens mening omfattar de situationer där Transportstyrelsen måste besluta om eller vidta åtgärder. Dessa sker inte inom ramen för räddningstjänst eller samlat enligt förberedda handlingsplaner.

Beredskapsplaneringen har identifierat följande viktiga frågor där Transportstyrelsen har tydliga ansvar och genom dessa ”insatser” skapar förutsättningar.

Skyddad plats (point of rescue) och nödhamn

Transportstyrelsen eller räddningsledare kan anvisa ett fartyg till en skyddad plats. Det råder juridisk oklarhet i om en räddningsledare från Sjöfartsverket eller Kustbevakningen har rätt att ta en hamn i anspråk som nödhamn mot landaktörers eller hamnägares vilja. Denna situation har aldrig fått rättspraxis.

Inriktningen är att i första hand nyttja Transportstyrelsens utsedda skyddade platser i länet - Slite hamn och Klintehamns hamn.

I andra hand utses platser med hänsyn till omständigheterna.

Om fartygets flaggstat inte är ett EU-land eller natoland, ska en bedömning göras om fartyget kan utgöra en säkerhetsrisk. Om misstanke finns, ska skyddad plats sökas i annat län. Om inga alternativ finns, ska berörda myndigheter kontaktas i syfte att säkerställa behövliga säkerhetsåtgärder.^{36 37}

Bärgning och lotsning

Bärgningsskedet är kritiskt, då situationen snabbt kan förvärras. I detta skede, ska övriga typinsatser förutsätta att något går snett, och att ett utsläpp kommer att ske. Erfarenheter visar att läget inte kan tolkas som stabilt – oavsett vad sjöorganisationen påstår. Väder är opålitligt och i ett kritiskt skede, prioriteras personalens säkerhet på skadeplatsen före risken för miljöskador.

Statens haverikommission har beskrivit kraven på bärgningsbolag³⁸ där det framgår att bärgning ska genomföras med tillbörlig omsorg och att lämpliga åtgärder för att hindra eller begränsa miljöskada ska vidtas.³⁹

I fallet rörande bogsering och bärgning av fartyg till svensk hamn råder lotsplikt. Det är därför angeläget att Sjöfartsverket tidigt får möjlighet att samverka med aktuella parter som ansvarar för att leda och planera insatsen för att säkerställa ett säkert genomförande.

Brottsutredning



Kustbevakningen utreder brott vid oljeutsläpp till sjöss⁴⁰. Utöver detta

³⁶ https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/sjofart/tss-2019-3262-bilaga-1_rev.-beskrivning-av-de-skyddade-platserna-i-sverige.pdf

³⁷ [tss-2019-3262-bilaga-2_rev.-karta-samt-tabell-pa-skyddade-platser-i-sverige.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/sjofart/tss-2019-3262-bilaga-2_rev.-karta-samt-tabell-pa-skyddade-platser-i-sverige.pdf)

³⁸ Statens Haverikommission. *Slutrapport SHK 2025:04 Marco Polo*. (2025), s. 40.

³⁹ 4 § 16 kap, Sjölag (1994:1009).

⁴⁰ Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg alternativt Miljöbalken (1998:808) för fritidsbåtar.

Kommunal räddningstjänst⁴¹



Region Gotland ansvarar för räddningstjänst inom kommunens områden (inklusive havsterritorium)⁴². Räddningstjänsten Gotland ingår genom avtal i Räddningsregion östra Svealand⁴³, vars ledningssystem bygger på att Räddningscentral Mitt i Täby operativt leder kommunala räddningsinsatser i Region Gotlands område. Det innebär även ansvar för vatten, kustlinjen och i hamnar där inte statlig räddningstjänst råder. Vattenområden som den kommunala räddningstjänsten ansvarar för anges normalt i räddningstjänstens handlingsprogram.⁴⁴ Av praktiska skäl kan Räddningscentral Mitt komma att utse en räddningsledare lokalt alternativt tillämpa områdesledning⁴⁵ (vilket kan innebära att Räddningscentral mitt delegerar beslutsmandat till Räddningstjänsten Gotland lokalt.

Erfarenheter från tidigare fartygsolyckor visar att militära stödresurser, till exempel hemvärnet, lämpar sig väl att stödja räddningstjänstens uppdrag på stränder. Militär personal kan oftast agera tidigt och med kraft vid miljöolyckor, då de för med sig en egen ledningsorganisation och har utrustning för oländig terräng och skyddsutrustning.

Sanering på land



Ingen myndighet har formellt ansvar för sanering⁴⁶, men kommunen har rätt till ersättning från staten för kostnader vid utsläpp i vatten⁴⁷.

Den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som har bidragit till en föroreningskada eller allvarlig miljöskada (verksamhetsutövaren) är ansvarig för det avhjälpande.⁴⁸

MCF har internt klargjort att det finns möjlighet att nyttja att förstärkningsresurser även när kriterierna för räddningstjänst inte är uppfyllda. I dessa fall kommer frågan om stöd ska lämnas att prövas av myndigheten från fall till fall.⁴⁹

Skadat vilt



Naturvårdsverket är ansvarig myndighet för viltförvaltning. En nationell vägledning för oljeskadat vilt är under framtagande av Naturvårdsverket.

Vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen är det vanligt att enskilda privatpersoner eller djurskyddsorganisationer söker sig till det drabbade området för att hjälpa skadade och förorenade djur. Erfarenhet visar att oorganiserade insatser innebär en betydande risk för att djurens lidande ökar, samtidigt som föroreningar kan spridas och djur förflyttas från skadeområdet. För att möjliggöra en säker och djurskyddsmässigt korrekt hantering kan det därför vara nödvändigt att avlysa exempelvis strandområden, så att infångning kan ske under kontrollerade former.

Infångning och hantering av skadat vilt ska utföras av personer med relevant kompetens, inklusive kunskap om säkerhetsbestämmelser, risker kopplade till farliga ämnen och användning av rätt skyddsutrustning. Insatserna ska ske inom ramen för en organiserad insats och med berörda aktörers godkännande. Det bör samtidigt beaktas att alla djur inte kommer att kunna fångas in, och att deras tillstånd ofta försämras successivt beroende på exempelvis väderförhållanden och exponering. Vid större utsläpp och i områden med många drabbade djur uppstår därför regelmässigt behov av att avliva djur av djurskyddsskäl.

⁴¹ 1 kap, 2§ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

⁴² 3 kap. 7 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

⁴³ [Rros.nu](https://ros.nu)

⁴⁴ Statens Haverikommission. *Slutrapport RS 2019:04 Makassar Highway*. (2019), kap 1.7.

⁴⁵ [MSB 2023. Räddningsledningssystem kap 10.](#)

⁴⁶ Förutom vid kärnteknisk olycka, då länsstyrelsen har ansvar.

⁴⁷ 7 kap, 2§ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

⁴⁸ 10 kap. 2 § Miljöbalken (1998:808).

⁴⁹ Statens Haverikommission. *Slutrapport SHK 2025:04 Marco Polo*. (2025), s. 41.

Bedömningen av om ett djur ska rehabiliteras eller avlivas ska utgå från djurets allmäntillstånd och prognos för överlevnad. Mängden förorening på exempelvis en fågel är inte ensamt avgörande för denna bedömning. Det är därför av stor vikt att erfarna viltrehabiliterare deltar i bedömningen av när och hur avlivning ska ske.

Rättsligt stöd för avlivning av skadat vilt finns i jaktförordningen (1987:905). Enligt 40 b § får ett frilevande vilt som anträffas så skadat eller i sådan belägenhet att det av djurskyddsskäl snarast bör avlivas avlivas, även om det är fredat eller om åtgärden sker på annans mark. Bestämmelsen innebär att det inte är särskilt reglerat vem som fattar beslut i det enskilda fallet, utan att ansvar följer den som utför åtgärden, under förutsättning att djurskyddsskäl föreligger.

Länsstyrelsen, genom länsveterinär och vilthandläggare, kan ge stöd i frågor som rör hantering av drabbade djur, liksom Naturvårdsverket och Kustbevakningen inom sina respektive ansvarsområden. Dessa aktörer kan även bistå i frågor om omhändertagande av avlivade djur och djurhållning i anslutning till drabbade områden.

Rehabilitering

Utsläpp kan få omfattande konsekvenser för djur- och fågelliv, och i vissa fall kan rehabilitering vara en möjlig åtgärd. Rehabilitering innebär att djur samlas in och transporteras till en anläggning där de genomgår åtgärder såsom rengöring, medicinsk behandling och återanpassning inför frisläppning. För fåglar innefattar detta bland annat sanering av fjäderdräkten och återställande av flygförmåga. Vid större händelser kan det även bli aktuellt att etablera ett tillfälligt rehabiliteringscentrum i anslutning till det drabbade området.

Rehabilitering är en resurskrävande åtgärd och ska endast genomföras när det finns realistiska förutsättningar för att djuret ska återhämta sig. Det är därför viktigt att erfarna och godkända viltrehabiliterare ansvarar för dessa insatser och att de kontaktas i ett tidigt skede av händelsen, både för att möjliggöra effektiva åtgärder och för att bidra till korrekta prioriteringar mellan rehabilitering och avlivning. Naturvårdsverket har ett nationellt ansvar för frågor som rör oljeskadat vilt, medan Länsstyrelsen har en rådgivande och samordnande roll på regional nivå.

Kommunen erhåller inte ersättning för kostnader kopplade till rehabilitering av djur inom ramen för statliga ersättningssystem vid räddningsinsatser. I övrigt hänvisas till kommunens särskilda plan för hantering av skadat vilt.

I Gotlands län finns följande godkända viltrehabiliterare:

Art	Tillståndsinnehavare
Fåglar	Måns Hjernquist, Sproge Snoder 806, 623 44 Klintehamn
Igelkottar och ekorrar	Gotlands Igelkottfond, Sjövägen 24, 622 65 Tofta. Lissa Sigren, Apelgatan 12, 621 49 Visby

Statens vilt

Vissa arter som är hotade eller särskilt intressanta för forskning tillfaller staten i stället för markägaren när de dör. Om dessa arter påträffas skadade eller döda ska polisen underrättas. Polisen ansvarar för att djuren skickas till Statens Veterinärmedicinska anstalt om det gäller tumlare (eller björn, varg, järv och lo vilka inte förväntas påträffas) eller till Naturhistoriska Riksmuseet om det gäller övriga arter. De arter som kan påträffas i Gotlands län listas nedan:

Rovfåglar	Övriga fåglar	Ugglor	Valar
Kungsörn	Rördrom	Berguv	Tumlare
Havsörn	Salskrake	Fjälluggla	
Röd glada	Svarthalsad Dopping	Hökuggla	
Blå kärrhök	Skärfläcka	Tornuggla	
Brun kärrhök	Skräntärna		
Stäpphök	Mellanspett		
Ängshök	Kungsfiskare		
Tornfalk	Härfågel		
Aftonfalk	Sommargylling		

Stenfalk	Fjällgås		
Pilgrimsfalk	Vit stork		
Jaktfalk	Svart stork		
Lärkfalk			
Fiskgjuse			
Bivråk			

För bilder och artbeskrivningar se webbsidan www.nrm.se/natur--och-miljoovervakning/statens-vilt/identifiera-djur.

Avlivning av djur och förvaring av döda djur

Det kan bli aktuellt att avliva fåglar och andra djur som inte bedöms klara en rehabilitering. Om skyddsjakt ska bedrivas i tätbebyggt område så ska Polisen ge tillstånd till licensierade jägare enligt jaktförordningen. Det krävs dock inget tillstånd enligt Jaktförordningen för att förkorta djurs lidande. Veterinärer kan också avliva oljeskadade djur. I samband med avlivningen, bör rehabiliteraren delta i beslutet om hur avlivningen ska gå till.

Länsstyrelsens enhet för veterinär och djurskydd kan stödja i frågor som rör hanteringen av drabbade djur. Enheten kan stödja kontakter till bland annat Statens Veterinärmedicinska Anstalt, Jordbruksverket, praktiserande veterinärer och Naturvårdsverket.

Döda djur med olja på sig klassificeras som riskavfall och ska hanteras som det. För att förbättra kunskapen om oljeskadade djur är det bra att samla in data om djuren i form av antal, art och ålder.

Frågan är kontroversiell och internationell

Skadade djur och eventuell avskjutning av dessa väcker starka känslor hos allmänheten och det är därför viktigt att gå ut med tydlig information om arbetet, i externa kommunikationskanaler. I nordiska länder finns en tradition i att myndigheter ser på enskilda djurs lidande, som en del av naturens gång. Det är till exempel därför inte självklart att enskilda individer bör utsättas för infångning, tvättning och rehabilitering. I stället riktas ett fokus mot arters eller ekosystems fortsatta överlevnad och återhämtning. Denna inställning är inte alltid självklar hos djurskyddsorganisationer – speciellt utanför Norden, vilket gör att kommunikation i dessa frågor måste motivera varför åtgärder gentemot vilt genomförs eller inte.⁵⁰

Nationell lagstiftning gäller: All hantering sker inom ramen för svensk lagstiftning. Detta är särskilt viktigt att betona för utländska medborgare och organisationer som agerar inom länets gränser. Om flera länder i östersjöområdet är drabbade, blir det ännu viktigare att vara tydlig i detta gentemot organisationer som agerar i flera länder samtidigt.

Samordningsområden

Nedan anges förtydligande information om områden där tidigare utredningar och rapporter visar på nyttan i samordning. I beredskapsplanen har dessa en utsedd aktör att samordna inblandade aktörer kring gemensamma frågor. Detta fråntar dock inte respektive aktörs ansvar att kunna agera självständigt i frågan.

Se beredskapsplanen för huvudsaklig regional inriktning och samordning.

Dokumentation och ekonomisk ersättning



Dokumentation är nödvändig för att enskild och aktörer ska kunna begära ersättning, men även för att följa upp påverkan på samhällets skyddsvärden.

⁵⁰ Personliga intryck från länsstyrelsens (Anders Jonsson) deltagande och diskussioner i konferens om oljeskadat vilt organiserad av EUROWA i Bryssel 3-4 maj, 2023.

Erfarenhet visar att bristande dokumentation leder till merarbete och i värsta fall utebliven ersättning.

Region Gotland kommer troligen att ha flest typer att utlägg och kontaktas av enskilda som söker information om regler kring ersättning, till exempel markägare och privata entreprenörer.

Dokumentation

Allt som sker i samband med ett utsläpp ska noga dokumenteras i text och bild för att det efteråt ska gå att ta del av beslutsunderlag, ansvarsfördelning och underlag för kostnadsberäkningar. På grund av denna stora arbetsbelastning. Därför ska aktörer eftersträva att i ett tidigt skede, avsätta resurser som organiserar hanteringen av dokumentation. Från och med larm om oljepåslag ska dagbok utförligt och fortlöpande föras om händelser, beslut, åtgärder, observationer med mera. Dokumentation kan både avse text och bild.

Före, under och efter olyckan/skador ska berörda land och havsområden om möjligt dokumenteras, främst för att ha tillräckligt underlagsmaterial vid ersättningsfrågor, när acceptabel saneringsnivå är nådd samt ämnens egenskaper och toxicitet. Foto- och videodokumentation ska genomföras på nedfarter, tillfartsvägar, strand, förebyggande åtgärder, tomtgränser.

Ekonomisk ersättning

Ersättningskrav hanteras generellt som enskilda krav, normalt via försäkringsbolag. Möjligheter att få ersättning för sina kostnader är direkt beroende av hur väl dokumenterade bedömningar och vidtagna åtgärder är.

Kommunal räddningstjänst och kommunal sanering

Ersättning för utförd räddningstjänst och kommunal sanering finns reglerat i lag⁵¹. Kostnadsredovisningar sänds till MCF, vilka är behjälpliga med instruktioner. För kontaktuppgifter, se [bilaga Samband](#). MCF arbetar med att ta fram en vägledning för ersättning för kommunal räddningstjänst eller kommunal sanering efter utsläpp. MCF rekommenderar att minst följande tas med i redovisning för kostnader⁵²:

- Vilken aktivitet som genomförts
- Vem som genomfört aktiviteten
- Varför aktiviteten genomförts

De internationella oljeskadefonderna IOPC

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC) www.iopcfunds.org är två internationella fonder dit ersättningskrav kan ställas för konsekvenser från utsläpp av mineraloljeprodukter. Det krävs dock att haveristen är flaggat i ett land som är anslutet till dessa via internationella konventioner (vilket alla i länder i Östersjön är). IOPC har publicerat manualer på engelska för ersättningsanspråk: iopcfunds.org/compensation/.

Av dessa kan utläsas att sammanställda ersättningsanspråk ska redovisa följande:

- Vad har hänt? Skedde utsläpp av skadligt ämne eller fanns det ett överhängande hot om detta?
- Uppfylldes kriterier för räddningstjänst
- Vilka bedömningar gjordes/beslut togs?
- Vilka åtgärder vidtogs?
- Vilka skäl fanns för att vidta respektive, inte vidta åtgärder?
- Vad blev resultatet?
- Vad kostade det?
- Har redare eller P&I ställt säkerhet för kostnaderna?

⁵¹ 7 kap. Lag (2003:778) om skydd mot olyckor

⁵² Personlig kontakt med Johan Olsson, MCF.

Principen om att förorenaren betalar⁵³

Ansvar för skador som uppkommit till följd av förorening genom utsläpp av bunkerolja (fartygets drivmedel) från fartyg regleras i 10 a kap. sjölagen, genom Bunkerkonventionen. Reglerna innebär att 10 kap. miljöbalken inte ska tillämpas på skador som omfattas av kapitlet. I samma kapitel regleras en skyldighet för ägaren att ha en försäkring eller annan säkerhet till ansvars-beloppet enligt 9 kap.

Ansvaret för en oljeskada ligger därmed hos den som har vållat skadan. Relevanta saneringsåtgärder vidtas dock regelmässigt av de drabbade kommunerna, som därmed får en fordran mot skadevållaren motsvarande nedlagda kostnader.

Staten (genom MCF) ersätter kommunen för dess kostnader vid sanering och det är sedan staten som driver ersättningsanspråken mot skadevållaren.

Kommunens åtgärder och skadevållarens ansvar

Även om ansvaret för att ersätta skadorna av ett utsläpp när utsläppet når land ligger hos skadevållaren är det normalt den drabbade kommunen som i första hand vidtar saneringsåtgärder. Åtgärder kopplade till sanering hanteras normalt inom ramen för kommunens geografiska områdesansvar. Kommunens ansvar för saneringen är inte närmare rättsligt reglerat.

Att ansvaret är oreglerat medför ett antal konsekvenser för en kommun som drabbas av ett utsläpp. Bland annat försvårar detta för en kommun att i förväg avsätta resurser för planering och förberedande åtgärder. Det innebär också att möjligheterna att få stöd för hanteringen från statliga myndigheter är mycket mer begränsade än vid räddningstjänst.

Det kan uppstå oenighet mellan kommunens experter och de experter som rederiet har anlitat i fråga om vilka åtgärder som ska vidtas och i vilken omfattning saneringsåtgärder ska genomföras.⁵⁴

Ersättning från staten

Det är MCF som reglerar kostnaderna till kommunerna efter ett oljeutsläpp. Om en kommun har haft kostnader för räddningstjänst eller saneringsinsats med anledning av oljeutsläpp har kommunen rätt till ersättning av staten.⁵⁵

Ersättningarna gäller de kostnader som överstiger regeringens fastställda belopp. Kortfattat omfattar statens ersättning endast de faktiska kostnader som uppstått i samband med en räddningstjänst- samt saneringsinsats.⁵⁶

Övrig ersättning

Vid ett oljeutsläpp får samhället en rad kostnader som statens ersättning inte täcker. Näringar som turism och fiske kan drabbas hårt. Ersättning för kostnader för exempelvis miljöuppföljning, rehabilitering av fåglar, restaurering av förstörda ekosystem eller informationskampanjer kan sökas från skadevållaren eller oljeskadefonden. Detta gäller om utsläppet kommit från ett tankfartyg med olja från ett land inom fondkonventionen, www.iopcfund.org.

Vanligtvis brukar MCF och Kustbevakningen samordna sina anspråk på ersättning. MCF ansöker även normalt om kompensation för de kostnader som drabbade kommuner ersatts med.

För ersättning från fartyg där oljespillet kommer från bunkringsolja, det vill säga fartygets drivmedel, så är det den så kallade Bunkerkonventionen som gäller, <https://www.transportstyrelsen.se/>

Vid sanering av utsläpp av andra ämnen, såsom plast och paraffin, kan dessa hamna utanför både nationella och internationella ersättningssystem. Dock kan vissa sådana utsläpp i stället hanteras inom ramen för strandstädning. Kommuner kan då söka stöd från Naturvårdsverket för insatser mot marint skräp.

⁵³ Avsnitten från rubriken ”Vad säger lagstiftningen är kopierat från Hjernquist. *Skadade fåglar – Viltrehabiliteringens grunder*. Bläcku 2-2020, s.6-8. Viss komplettering har gjorts vad gäller länsstyrelsens roll.

⁵⁴ Statens Haverikommission. *Slutrapport SHK 2025:04 Marco Polo*. (2025), s. 55.

⁵⁵ 7 kap. 2 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

⁵⁶ Allmänna råd och kommentarer om ersättning till kommuner för räddningstjänst och viss sanering” (SRVFS 2004:11).

Provtagning och laboratorieanalys



Erfarenheter visar att felaktiga uppgifter om utsläpp – medvetet eller omedvetet – kan innebära underdimensionering av skyddsåtgärder eller styra händelsehanteringen i fel riktning. Därför ska alla uppgifter från olycksdrabbade fartygs befäl/besättningar om utsläppt ämne och kvantiteter verifieras genom besiktning, provtagning och analys i laboratorium.

Kustbevakningen ska enligt planen samordna provtagning och analyser, då erfarenheten visat att Kustbevakningen oftast är först på utsläppsplatsen. De har förmåga att ta prover och erfarenhet av beställning av analyser.

Utsläpp ska också avsökas i större område, än vad spridningsprognoser visar. Erfarenheter visar att inledningsvis felaktig information om ämnen och oförklarliga väderfenomen kan leda till att spridning missas och omfattningen av utsläppet underskattas.

Provtagning och analyser ska göras i syfte att ta reda på minst följande om ämnen:

- Egenskaper
- Avdunstning
- Naturlig dispergering
- Emulsionsbildning
- Långsiktiga förändringsprocesser

Arbetsmiljö



Det är viktigt att någon aktör samordnar alla aktörer kring frågan, så att den hålls levande. Flera aktörer förväntas behöva stöd kring vilken utrustning som krävs för insatspersonal och volontärers utrustning/utbildning – även om arbetsmiljöansvaret alltid vilar på arbetsgivaren.

Aktörer ska beakta att arbete kring farliga ämnen och kemikalier kan ställa krav på speciell skyddsutrustning. Aktörers egna leverantörer av skyddsutrustning och arbetskläder kan normalt ge råd om lämplig utrustning utifrån en aktuell hotbild. Det är därför viktigt att klargöra vilka farliga ämnen som personal kan tänkas utsättas för och i vilken arbetsmiljö arbetsinsatserna genomförs.

För mer information, se arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se/halsa-och-sakerhet/personlig-skyddsutrustning/

Avfall



Inriktning för insamling av avfall: Respektive aktör samlar sitt avfall förpackat på hårdgjord yta på land i täta behållare och väderskyddat. Avfall ska vara sorterat i ”avfall” och ”farligt avfall”.

Samordning: Respektive aktör ansvarar för insamling av avfall och transport till tillfällig lagringsplats. Region Gotland samordnar omhändertagandet av avfall på mellanlagringsplatsen och för vidare transport till destruktion/återvinning. Region Gotland ska meddela aktörer och allmänhet information om hantering av avfall.

Ledning och samverkan: Region Gotlands stabs avfallsfunktion leder samordningen. Avfallsavdelningen på Teknikförvaltningen leder mellanlagring och koordinerar avfallstransporter. Aktörsgemensam inriktning fastställs i ISF-samverkan. För praktiska frågor vänder man sig till Avfallsavdelningen direkt. Övrigt se Avfallsavdelningens instruktion ”Avfall maritimt skadligt avfall”.

Riktlinjer: Alla kostnader kopplat till avfall ska debiteras enligt XYZ. Ej farligt avfall ska hanteras enskilt enligt respektive aktörs avfallsrutiner. Farligt gods hanteras enligt lista ZZZ.

Kontaktuppgifter: Avfallsavdelningen, Teknikförvaltningen, Region Gotland: Tfn 1234; Epost XXX.

Volontärer

Erfarenheter visar att allmänheten kan engagera sig spontant i händelsen genom att antingen genomföra åtgärder på egen hand eller söka kontakt med myndigheter. Erfarenheter visar att spontanvolontärer kan bli en stor resurs, men kräver samordning och resurser från aktörer att kunna nyttjas.

Inriktningen är att spontanfrivilliga ska ses som en resurs, och inte en belastning. I första hand ska Region Gotland hänvisa spontanfrivilliga till redan existerande organisationer, i andra hand skapa en tillfällig organisation.

Av erfarenhet är på förhand organiserade frivilligorganisationer bättre lämpade att sättas in tidigt.

Att inte erbjuda oorganiserade individer en möjlighet att hjälpa till, kan innebära kritik, minskad tillit till myndigheter och även att individer förvärrar situationen genom att vidta åtgärder utan samordning med myndigheter och i strid med bestämmelser.

Frågan är tätt kopplad till [arbetsmiljö](#), men även juridiska frågor kring ersättning, transporter och måltider bör klargöras innan volontärer nyttjas.

Uppföljning av hantering av händelsen

Länsstyrelsen ansvarar för den övergripande uppföljningen av samhällets hantering av händelsen.

Uppföljningsarbetet ska inledas samtidigt som hanteringen av händelsen påbörjas. Erfarenheter visar att en sen organisering av uppföljningsarbetet, kan medföra att anvisningar om nödvändig dokumentation inte hinner påbörjas i tid.

Miljöuppföljning

Inriktningen är att vid larm snarast påbörja insamling av referensvärden innan miljöpåverkan skett i syfte att kunna bedöma påverkan i efterhand. Utan referensvärden kan det bli svårt att härleda om skador uppstått på grund av utsläppet eller andra okända källor, vilket påverkar möjligheterna till ekonomiskt ansvarsutkrävande.

Region Gotlands kommunala miljönämnd ska inleda arbete med tillsyn av miljöpåverkan – både akut och långsiktig. Länsstyrelsen ska på begäran erbjuda stöd med vägledning i detta. I syfte att kunna begära ersättning för skador, ska Region Gotland samordna sammanställning av referenstagning av miljövärden. Indelningen ska följa den indelning som anges i Digital miljöatlas.

Region Gotland ska samordna övriga aktörers arbete med uppföljning av miljöpåverkan.

Länsstyrelsen ska inleda arbete med tillsyn av påverkan på länets havsområde, och rapportera detta till Region Gotland.

När räddningsinsatser avslutats, där händelsen orsakat miljöskador, underrättar räddningsledaren kommunen och länsstyrelsen.

I övrigt se kommunens plan för Miljöuppföljning.

Uppföljning av samhällspåverkan

Region Gotland ska initiera, leda och samordna arbetet. Detta eftersom kommunen antas ha störst kännedom om ”samhället” och även förväntas föra kommunikationen gentemot allmänheten. Framkomna resultat ska successivt förmedlas inom samverkan och i valda delar i kommunikation till allmänhet och media. Påverkan på följande områden ska följas upp:

Uppföljningsområde	Underliggande områden
Kommunal verksamhet och service	Räddningstjänst Miljö- och hälsoskydd Övrig kommunal service

BEREDSKAPSPLAN Stor Fartygsolycka Gotland

Infrastruktur	Transporter Hamnar Avfallshantering och omlastningsplatser Lokal inkvartering av personal
Arbetsmarknad och sysselsättning	Kommunal rekrytering av arbetskraft Arbetslöshet
Näringsliv	Turism
Fastighetsmarknad	
Livskvalitet och olägenheter för enskilda	
Olyckor	Dödsfall och personskador Materiella skador, bränder och markförorening

I övrigt se kommunens plan för Uppföljning av samhällspåverkan.

BILAGA HOTBILDS- OCH SCENARIOANALYS



Bakgrund

Denna analys har gjorts inom ramen för det regionala projektet med att skapa en beredskapsplanering och beredskapsplaner för att hantera en stor fartygsolycka med utsläpp.

Under projektet har det tydliggjorts ett behov av att beskriva vilka hot beredskapsplaneringen ska fokusera på. En hotbild är svår att skapa för händelser som sällan händer. Dock behöver den regionala/lokala planeringen något att förhålla sig till, för att kunna fastställa ambitionsnivåer både vad gäller beredskapsförmåga och under insats.

Analysen har gjorts genom fördjupad diskussion mellan länsstyrelsens och Kustbevakningens representanter utifrån deras förkunskaper. En jämförelse har också gjorts med MCF:s nationella riskbild.⁵⁷

Under diskussionerna fastställdes behov att avgränsa till få scenarier där utsläpp i havet är en viktig faktor vid hanteringen av en fartygsolycka. Utsläpp ska i detta sammanhang inte bara ses som oljeutsläpp, utan kan i princip vara vilket oönskat ämne som helst. Dock är det oundvikligt att tyngdpunkten i analysen syftar mot just petroleumprodukter som last och drivmedel för fartyg.

Scenarierna har tagits fram utifrån en analys genomförd inom ramen för det regionala projektet med att skapa en beredskapsplanering och beredskapsplaner för att hantera en stor fartygsolycka med utsläpp. Syftet med scenarierna är att underlätta för den regionala och lokala beredskapsplaneringen.

I analysen har vi försökt beakta nationell beredskapsplanering kring främst oljeskyddsplanering, men anpassa till det bredare perspektivet kring vilka typer av händelser som Gotlands län/kommun tros beröras mest av där det övergripande scenariot är en stor fartygsolycka där ett utsläpp av skadliga ämnen är en faktor.⁵⁸

Efterföljande diskussioner i större forum la till två typfall för speciella situationer, som ändå bedömdes omnämnas för att inte glömmas bort i den regionala beredskapsplaneringen.

Vad kan inträffa?

I den tidigare nationella riskbilden 2020 av Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO).⁵⁹ I den betonades utsläpp av fartygsbränsle som det mer hotande framtida scenariot där behov av miljöräddningsinsatser blir mest troligast – främst mindre fartyg med olika typer av dieselbränslen som är svårare att samla upp och sanera med traditionella metoder.⁶⁰ Sedan dess har trenden med alternativa fartygsbränslen i Östersjön ändrats, då allt fler fartyg använder scrubbers för att kunna nyttja traditionell tjockolja som bränsle – framdrivet av att det är lönsammare. Detta sammantaget gör att hotbilden från utsläpp av drivmedel är ganska bred vad gäller vilken kemisk sammansättning som måste planeras för.

Sanktioner mot Ryssland har lett till en situation med en så kallad ”skuggflotta” i Östersjön. Typiskt för dessa fartyg är att de trafikerar mellan de ryska oljehamnarna i Finska Viken och in och ut via Öresund. Detta betyder att de mestadels

⁵⁷ Riskbild för oljeolyckor till sjöss 2025 – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna. November 2025: Publikation MSB 1643.

⁵⁸ Ansvar och roller vid större fartygsolycka med förorening till sjöss. 2023-06-21: FOI Memo 8199.

⁵⁹ Riskbild för oljeolyckor till sjöss i Sverige – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna. November 2020: Publikation MSB 1643.

⁶⁰ Ibid, s.103ff.

trafikerar huvudfarleden öster om Gotland, och i mindre utsträckning väster om Gotland i den smala sträckningen av internationellt vatten mellan Gotland och fastlandet.

Kännetecknande för dessa fartyg är:

- Chartrade av Ryssland, men flaggade i länder som inte ingår i sanktionerna mot Ryssland;
- Äldre än gängse tid för när tankfartyg skrotas;
- Nedbantade besättningar, som oftast inte har så lång utbildning eller erfarenhet;
- Oklara försäkringsförhållanden, med bolagsformer som kan försvåra ansvarsutkrävande och ersättningsanspråk vid olycka.

Den nya riskbilden 2025⁶¹ bekräftar denna bild och placerar detta inom ramen för en större riskbild med försämrat säkerhetsläge i hela Östersjön med omfattande GNSS-störningar och ett mer aktivt ryskt bemötande av andra länders motåtgärder.

Hur sannolikt är det att detta inträffar?

Statistik på nationell nivå finns, men detta är olyckor som fram tills idag räknats som ”sällanhändelser”, och svåra att förutse. Det har dock bara under senaste två åren blivit en akut fråga på grund av skuggflottan. Vi har i analysen valt att inte fokusera på sannolikheten, då detta är svårt att beräkna lokalt/regionalt, då statistik är mer anpassad för nationella eller internationella beräkningar.

Om det inträffar, vad blir konsekvenserna?

Förutsatt att vi bara tar hänsyn till utsläppdelen i händelsen, behövs det väldigt lite idag för att skapa en stor samhällspåverkan i Gotlands län/kommun. Den kommunala räddningstjänstens beredskap är eftersatt, då hotet tidigare inte behövt prioriteras. Idag räknar man med att allt över en kubikmeter utsläpp av olja i havsvatten räknas som en allvarlig händelse, som kräver någon form av förstärkning, till exempel. från MSB.⁶² Normalscenariot är punktutsläpp kopplade till kustnära anläggningar, till exempel i en hamn.

Alltså skulle ett större utsläpp innebära behov av nationella förstärkningsresurser och troligtvis regional samordning - med hot mot både ekonomiska värden och miljövärden. Dock kommer det inte att krävas särskilt stora mängder (i förhållande till de mängder som faktiskt transporteras nära Gotlands kust) för att det kommer att eskalera till behov av internationella förstärkningsresurser och bli en nationell händelse. I kommande publikationer från MSB⁶³ förväntas en stor olycka kännetecknas av något av följande:

- Minst 50 kubikmeter;
- minst 1 kvkm hav;
- ekosystempåverkan;
- risk för betydande skador;
- socioekonomiska effekter;
- behov av samordnade insatser.

I övrigt kännetecknas en sådan stor olycka av:

- Massmedialt intresse – även internationellt;

⁶¹ Riskbild för oljeolyckor till sjöss 2025 – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna. November 2025: Publikation MSB 1643.

⁶² Muntlig uppgift från Jesper Larsson, Region Gotland, Räddningstjänsten.

⁶³ Uppgifter i utkast från NSO:s pågående revidering av den nationella oljeskyddsplaneringen.

- Stort socialt engagemang från allmänheten och internationella miljöorganisationer kring miljövärden och skydd av djurliv;
- Oro hos turistnäring;
- Lång tid för återställande av miljö – om det ens är möjligt;
- Stora krav på samverkan mellan myndigheter, varav många oftast inte är dimensionerade eller vana vid att hantera denna typ av händelse under lång tid.

Dimensionerande scenarier

Följande scenarier är utifrån vad som är lämpligt att utgå från i Gotlands fall. Vid valet av dessa scenarier har hänsyn tagits till internationella och nationella dimensioneringar, samt hur olika myndigheter dimensionerar sin beredskap. Men valet är en sammanvägd subjektiv bedömning utifrån resonemang som förts främst mellan Kustbevakningen och länsstyrelsen⁶⁴ – i syfte att lokala och regionala aktörer ska kunna ha en utgångspunkt i sin beredskapsplanering.

I kringliggande diskussioner har det även påtalats behov att lägga till två typfall för ”speciella” situationer där beredskapsplanering inte är brådskande, men som ändå bedömdes omnämnas för att inte glömmas bort i den framtida regionala beredskapsplaneringen.

Scenario 1 – Grundstötning av lastfartyg och utsläpp i havet upp till 600 ton

Den troligaste händelsen är att ett fartyg kommit ur kurs och går på grund i kustnära område eller på någon av de bankar som ligger söder om Hoburg, och mellan Fårö och Gotska Sandön. Vid en grundstötning på västra och norra Gotlands kust sker detta troligen väldigt strandnära då klintkanten under havsytan går väldigt nära land. På östra gotlandskusten och i bankområdena är havsbotten mer sluttande och där kan grundstötning ske längre från land. I insatssammanhang är det dock väldigt korta sträckor för att hinna genomföra skyddsåtgärder i strandområden innan ett landpåslag.

Det är svårt att fastställa fartygstypen för detta typfall, men vi har utgått från den normala mängden drivmedel för de fartygstyper som trafikerar rutterna runt länet och de utsläppsmängder som Kustbevakningen dimensionerar för i sina olika typfall. Det finns också en önskan från Kustbevakningen om att länets/kommunens planering harmoniserar med Kustbevakningens egna typfall.

Vi har därför valt att typfallet är ett utsläpp från fartygets egna drivmedelstankar (bunkerolja). Även om typerna av drivmedel blir alltmer diversifierade, så är petroleumbaserad bunkerolja det vanligaste drivmedlet. Det är också en ny trend i att lönsamhetskrav driver fram traditionell tjockolja som drivmedel i kombination med scrubbers.⁶⁵ Fartyg som rör sig mellan Östersjön och Nordsjön drivs idag ibland med miljövänligare lågsvavliga bunkeroljor under sin färd i Östersjön, för att i haven utanför gå över till mer billigare oljor med högre svavelhalt – eller traditionell tjockolja. Utsläppet skulle således kunna bestå av olika drivmedel.

Vi har valt utsläppsmängden - upp till 600 ton. Denna mängd är sedan tidigare etablerad som ett riktmärke i Kustbevakningens egen planering och är kopplad till den normala storleken på drivmedelstankar för de fartyg som trafikerar Östersjön. Denna mängd är också kopplad till vilka mängder Kustbevakningens egna miljöfartyg kan samla upp eller läktra i sina egna tankar. Det är också den maximala volymen bunker som får medföras utan att ha dubbelskrov. Även om Kustbevakningens största kombinationsfartyg kan ta hand om större mängder, anser vi att detta är en lämplig mängd att dimensionera mot. Normalt blir utsläppet inte så stort beroende på bunkeroljans egna egenskaper och att drivmedelstankar sällan töms helt vid ett utsläpp. Hotbilden tar alltså höjd för det absolut värsta scenariot att tankarna helt töms.

⁶⁴ Thomas Larsson (Kustbevakningen) och Anders Jonsson (länsstyrelsen).

⁶⁵ Källa Thomas Larson (Kustbevakningen).

En händelse med detta utsläpp som främst berör länet skulle kunna tjäna som underlag för regional förmåga med förstärkningsresurser från både nationell och internationell nivå. Händelsen blir samtidigt en lokal, regional, nationell och internationell händelse, men där hanteringen förväntas centreras kring redan etablerad lokal/regional samverkan.⁶⁶

Scenario 2 – Kollision mellan ett passagerarfartyg och ett lastfartyg med utsläpp i havet – över 600 ton (potentiellt upp till flera hundra tusen ton)

Denna mängd utsläpp anser vi endast aktuell vid utsläpp av last. Lasttankar på fartyg är idag väl skyddade och sannolikheten för att lasten släpps ut vid en grundstötning är mindre sannolik. Mängden är svår att förutspå, men i princip innebär detta totalhaveri av ett mindre lastfartyg eller att vissa tankar på ett större fartyg punkteras. De största utsläppen orsakas troligen av en kollision där ett oljetankfartyg är inblandat och bryts itu. Om ett större passagerarfartyg är inblandat blir samhällspåverkan troligen större när en massiv sjöräddningsinsats måste genomföras parallellt med att hantera ett gigantiskt utsläpp. Lasten kan vara vilket oönskat ämne som helst, men det tydligaste hotet är från petroleumprodukter.

En händelse med detta utsläpp kommer troligen att orsaka landpåslag i stora delar av Östersjön och bli en internationell angelägenhet. Marina havsområden riskerar stora skador. Om Gotlands län drabbas hårt, kommer varken regionala eller nationella resurser vara tillräckliga.

Den regionala samordningen på land och till havs kommer att kräva de nationella resurser som inte behövs någon annanstans i landet eller för att understödja andra länder som drabbas värre. Vår bedömning är att erbjudanden om stöd kommer att komma från hela Europa både bilateralt från länder och via internationella avtal och organisationer. Regionala beslut om skyddsåtgärder kommer att behöva fattas, med hänsyn till nationell och internationell samordning. Stora krav kommer att ställas på snabba beslut om vilka kust- och havsområden som inte kan skyddas. Regionala aktörers information och kommunikation kommer att behöva genomföras i en miljö där både nationella och internationella aktörer för egna agendor. Hela typfallet kommer att kännetecknas av otillräcklighet från myndigheters sida och långa tidsperspektiv med krav på stor uthållighet.

Scenariot skulle kunna tjäna som underlag för att dimensionera behov av planering för samverkan både lokalt, regionalt och nationellt, med stora inslag av världsstöd och hur detta ska hanteras. I planeringen skulle det behöva tydliggöras metoder för hur hårdare, till synes orimliga, prioriteringar kan göras på kort tid.

Scenario 3 – Gasutsläpp från fartyg

Detta scenario är valt med hänsyn till att utsläpp som inte befinner sig i vattnet, inte faller inom ramen för miljöräddningstjänst till havs – och därmed inte är ett ansvar för Kustbevakningen. Ansvaret faller i stället på den geografiskt områdesansvariga kommunen eller länsstyrelsen. Oavsett hur utsläppet uppstår, så kommer teknikutvecklingen att öka hotet från utsläpp från både drivmedel och last i gasform.

Vi har av resursskäl valt att avgränsa denna analys till att endast nämna detta hot. Scenariot skulle kunna tjäna som underlag för framtida fördjupade analyser, men också vara en faktor att ta höjd för i olika aktörers respektive egna beredskapsplanering.

Scenario 4 – Utsläpp av radioaktiva ämnen från reaktordrivna fartyg (ej last)

Detta scenario är valt med hänsyn till att teknikutvecklingen rör sig mot att mindre kärnreaktorer kan komma att användas för att driva lastfartyg. Idag trafikeras Östersjön sällan av reaktordrivna fartyg, men det kan inträffa. Scenariot är också speciellt då det är länsstyrelsen som ansvarar för statlig räddningstjänst eller sanering – oavsett om det är på land eller till havs.

Vi har av resursskäl valt att avgränsa denna analys till att endast nämna detta hot. Scenariot skulle kunna tjäna som underlag för framtida fördjupade analyser, men är redan i dag en faktor i Kustbevakningens och länsstyrelsens egna

⁶⁶ Idag finns etablerade regionalt överenskomna former hur samverkan under kris eller höjd beredskap ska genomföras oavsett scenario.

beredskapsplaner. Dock torde generell samordning och samverkan kopplat till haveristen likna hanteringen vid annan fartygsolycka med utsläpp.

BILAGA OM PLANEN



Planens syfte, mål och avgränsning

Syfte och målgrupp

Beredskapsplanen ska ge aktörer (främst räddningsledare och aktörsrepresentanter i samverkan) i Gotlands län (även länets havsterritorium) en inriktning för att metodiskt tillsammans kunna inleda hanteringen av en fartygsolycka med potentiellt utsläpp, där flera parallella insatser kan behöva samordnas.

Planen ska också ge aktörer en regional målbild att utgå ifrån, för sin egen planering.

Mål

När planen fastställts, har regionala aktörer en inriktning och målbild att utgå ifrån i sin egen planering.

När planen aktiveras, har länet en metod för att kunna inrikta och samordna aktörer att parallellt kunna genomföra minst:

- Sjöräddning
- Miljöräddning till sjöss
- Fartygsassistans
- Brottsutredning
- Gränsövervakning och kontroll
- Kommunal räddningstjänst
- Sanering på land
- Skadat vilt

Planen anger dessutom inriktning och samordning för områden där samordning efterfrågats:

- Dokumentation och ekonomisk ersättning
- Provtagning och laboratorieanalys
- Arbetsmiljö
- Avfall
- Volontärer
- Uppföljning av hantering av händelsen
- Miljöuppföljning
- Uppföljnings av samhällspåverkan

Avgränsning

Planen ska inte ersätta enskilda aktörers beredskapsplaner eller insatsplanering, utan syftar till att samordna dessa. Mindre olyckor, t.ex. haverier med enskilda fritidsbåtar eller olyckor i hamnområden bedöms inte fordra denna typ av omfattande samordning. I dessa situationer förväntas enskilda aktörer agera inom ramen för ordinarie samverkan. Planen har heller inte för ambition att hantera det som kallas för ”förmågeplanering” eller ”långsiktig förmågeutveckling”.⁶⁷

⁶⁷ Vägledning – Metod för att ta fram beredskapsplaner. MSB 2024.

Förvaltning av beredskapsplanering

Länsstyrelsen i Gotlands län förvaltar den regionala beredskapsplanen.

Den nationella inriktningen och samordningen av oljeskydd⁶⁸ anger följande (sammanfattat).

Lokalt ansvar (Region Gotland):

- lokal beredskapsplanering
- beredskapsområdet ska vara med i lokal risk- och sårbarhetsanalys
- uppdatering av lokala data i Digital Miljöatlas genomförs genom översyn vart fjärde år
- testa lokal förmåga genom utbildning, övning och utveckling.

Regionalt ansvar (Länsstyrelsen i Gotlands län):

- regional planering
- beredskapsområdet ska vara med i regional risk- och sårbarhetsanalys
- förvaltning av Digital Miljöatlas och uppdatering av regionala data vart fjärde år
- testa regional förmåga genom utbildning, övning och utveckling.

Arbete med att uppdatera eller ta fram en ny beredskapsplan

Tidigare projekt tar upp fördelen med att planeringsprocessen i sig erbjuder ett bra tillfälle till nätverkande. De som oftast medverkar i planeringsprocessen tenderar att bli desamma som måste samverka i hanteringen av händelsen man planerar för.⁶⁹

Under arbetet med denna beredskapsplan, har följande erfarenheter inför kommande uppdateringar dragits:

- Väldigt få personer har överblick över hela området. Det är därför viktigt att samla olika kompetenser från många olika aktörer och skapa en gemensam förståelse för beredskapsområdet.
- Det finns ofta planering och beredskapsplaner för olika delområden och aktörer. Sammanföringen av dessa till en planering där många aktörer är överens och olika lagstiftningar harmoniserar är komplicerad. Det är ingen slump att det är svårt att ta fram en lämplig beredskapsplan för detta område.

BILAGA LITTERATUR OCH KÄLLOR



Om bilagan

Syftet med denna bilaga är att bevara den upparbetade kunskapen om tillgänglig litteratur och källor som tillkommit under arbetet med att skapa denna beredskapsplan. Denna kunskap kan komma till nytta vid framtida utveckling inom beredskapsområdet.

Beredskapsplanens källor anges inte här, utan som fotnoter i beredskapsplanens olika dokument.

Samtliga nedan angivna dokument och källor har ibland luslästs och ibland skummats i jakt på användbar information, men alla har bedömts vara relevanta för att förstå beredskapsområdet och bidra till hur beredskapsplanen utformades.

Subjektiva bedömningar av litteraturen kan fås genom att kontakta länsstyrelsens projektledare för beredskapsplansarbetet.

⁶⁸ Sveriges strategi för oljeskadeskydd. Handlingsplan fram till år 2026. MSB, 2025, s.19.

⁶⁹ Baltic Master II, Lärdomar från Baltic Master II-projektet. (Mcf.se, 2011).

Utöver nedan litteratur, har projektgruppen varit i kontakt med en rad myndigheter, forum och aktörer för att bilda sig en uppfattning om beredskapsområdet och erfarenheter från olika händelser. En stor mängd litteratur har dessutom gått igenom, som senare har förkastats som irrelevant för planarbetet. Den omnämns inte i listorna.

Beredskapsplanering generellt

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2011, Baltic Master II	Lärdomar från Baltic Master II-projektet.	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2011, Baltic Master II	Oljeskyddsberedskap i Sverige.	Oljeskyddsberedskap i Sverige : rapport framtagen inom ramen för projektet Baltic Master II
2011, Baltic Master II	Oljeskyddsplanering.	Oljeskyddsplanering
2013, World Maritime University	Oljeskyddsberedskap bland Sveriges kommuner 2013.	"Oljeskyddsberedskap bland Sveriges kommuner 2013" by Jonas Pålsson and Hans Wåhlander
2020, MSB	Faktablad MSB:s förstärkningsresurs för oljeskadeskydd.	MSB:s förstärkningsresurs : oljeskadeskydd
2020, SamSAR	Aktörsgemensamma insatser i oländig miljö med förmodat eller bekräftat sjukvårdsbehov i samband med sjö- flyg- och fjällräddning	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2021, MSB	Sveriges oljeskyddsberedskap 2021 – kartläggning av förmågan.	Sveriges oljeskyddsberedskap 2021 : kartläggning av förmågan
2022, MSB	Oljeutsläpp och föroreningsolyckor till sjöss – Handbok i kommunal krisberedskap – Riskkatalog del 4.	Handbok i kommunal krisberedskap : 4. Riskkatalog - Oljeutsläpp och föroreningsolyckor till sjöss
2023, FOI	Ansvar och roller vid större fartygsolycka med förorening till sjöss.	Ansvar och roller vid större fartygsolycka med förorening till sjöss
2023, MSB	Scenarioanalys oljeutsläpp till havs	Scenarioanalys oljeutsläpp : En analys inom nationell risk- och förmågebedömning
2024, TRV	Sjöfart – Underlagsrapport till inriktningsunderlag för 2026-2037	Inriktningsunderlag 2026-2037 - Bransch
2024, XAMK	Future challenges in spill response preparedness: How the green transition is changing marine pollution risks.	Xamk Research Beyond 30
2025, Länsstyrelsen Blekinge	Bildspel Befogenheter och ansvar i havet.	Kontakta länsstyrelsen.
2025, Länsstyrelsen Skåne	PM gällande länsstyrelsens planeringsansvar till havs.	Kontakta länsstyrelsen.
2025, MSB	PM - Ansvar för räddningstjänst vid oljeutsläpp.	Kontakta länsstyrelsen.
2025, MSB	Sveriges oljeskyddsberedskap 2025 – kartläggning av förmågan.	Sveriges oljeskyddsberedskap 2025 : kartläggning av förmågan
2025, Riksrevisionen	Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser.	https://www.riksrevisionen.se/granskningar/granskningsrapporter/2025/miljoraddning-vid-stora-olyckor-till-sjoss---sallanhandelser-som-kan-fa-omfattande-konsekvenser.html

Risker och sårbarheter

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2004, SSPA	Socioekonomiska effekter av större oljepåslag – förstudie med scenario – rapport till Räddningsverket	Microsoft Word - Rapport SRV Förstudie soc-eko konsekvenser av större oljep...

BEREDSKAPSPLAN Stor Fartygsolycka Gotland

2005, SSPA	Socioekonomiska effekter av större oljepåslag – fördjupningsstudie – rapport till Räddningsverket	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2006, SSPA	Socioekonomiska effekter av större oljepåslag – scenariostudier för Halland, Skåne, Blekinge och Kalmar län – rapport till Räddningsverket	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2011, Baltic Master II	Miljöatlas	Miljöatlas
2011, Naturvårdsverket	Sårbarhetsanalys för oljeutsläpp i svenska havsområden	Sårbarhetsanalys för oljeutsläpp i svenska havsområden, ISBN 978-91-620-6410-5
2018, IVL	Nationellt prioriteringsskikt i Digital Miljöatlas	Nationellt prioriteringsskikt i Digital Miljöatlas : att använda i samband med oljeolycka
2019, Havsmiljöinstitutet	Oljeutsläpp från fartyg i Sveriges närområde	Oljeutsläpp från fartyg i Sveriges närområde - vad visar statistiken? Havsmiljöinstitutet
2020, MSB	Riskbild för oljeolyckor till sjöss – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna	Riskbild för oljeolyckor till sjöss : en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna
2021, Kustbevakningen	Studie av en hybridoljans egenskaper: Implikationer för Kustbevakningens oljeupptagningskapacitet.	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2023, Länsstyrelsen Blekinge	Oljeskydd och en förhöjd hotbild.	Kontakta länsstyrelsen.
2024, Kungliga Vetenskapsakademien	Recurrent discharges of non-petroleum substances from chemical tankers in Swedish marine Natura 2000 sites are against the aims of EU directives	(PDF) Recurrent discharges of non-petroleum substances from chemical tankers in Swedish marine Natura 2000 sites are against the aims of EU Directives
2024, Transportstyrelsen	Säkerhetsöversikt Sjöfart 2023	Säkerhetsöversikt sjöfart 2023 - Transportstyrelsen
2025, Havsmiljöinstitutet	Effekter av utsläpp av vegetabiliska oljor och andra biobaserade oljor och bränslen från tankfartyg på marint liv.	Effekter av utsläpp av vegetabiliska oljor och andra biobaserade oljor och bränslen från tankfartyg på marint liv Havsmiljöinstitutet
2025, Havsmiljöinstitutet	Sjöfart i skyddade marina områden: Fartygstrafikens omfattning och rättsliga förutsättningar för att minska miljöpåverkan	Sjöfart i skyddade marina områden: fartygstrafikens omfattning och rättsliga förutsättningar för att minska miljöpåverkan Havsmiljöinstitutet
2025, MSB	Riskbild för oljeolyckor till sjöss 2025 – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna	Riskbild för oljeolyckor till sjöss : en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna
2025, Transportstyrelsen	Säkerhetsöversikt Sjöfart 2024	Säkerhetsöversikt sjöfart 2024 - Transportstyrelsen

Olyckor och tillbud – rapporter och erfarenheter

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2004, IVL	Utvärdering av saneringsmetoder samt miljöeffekter efter sanering av olja vid rengöring av stränder i sydöstra Skåne juni 2003.	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2014, MSB och Havs- och vattenmyndigheten	Oljepåslaget på Tjörn 2011	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2014, Statens Haverikommission - TM	Sjösäkerhetsutredning av kollisionen Golden Trader och Vidare	Slutrapport 18 2012 1.pdf
2019, Statens Haverikommission	Slutrapport – Makassar Highway	RS2019_04-MAKASSAR-HIGHWAY-Slutrapport.pdf

BEREDSKAPSPLAN Stor Fartygsolycka Gotland

2022, Länsstyrelsen Västra Götaland	Vägen mot inriktning och samordning – En utvärdering av länsstyrelsens hantering av fartygsbranden utanför Vinga i rollen som samordningsansvarig för händelsen	Vägen mot inriktning och samordning: En utvärdering av Länsstyrelsens hantering av fartygsbranden utanför Vinga i rollen som samordningsansvarig för händelsen
2023, Danish Maritime Accident Investigation Board	Stena Scandica – Marine incident report on fire	Brand ombord på passagerarfartyget STENA SCANDICA Statens haverikommission
2023, Prospero	Åtgärder för att utveckla och stärka Sjöfartsverkets räddningstjänstuppdrag utifrån erfarenheterna från två fartygsolyckor (Almirante Storni och Karin Hoej)	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2023, Statens haverikommission	Slutrapport SHK 2023:01 – Brand på fartyget Almirante Storni december 2021 utanför Göteborg.	F20 Slutrapport S
2024, Kustbevakningen	Erfarenheter och rekommendationer från OP Marco Polo	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2024, MSB	Olycksutredning – Samverkan i samband med branden på Stena Scandica	Olycksutredning - Samverkan i samband med branden på Stena Scandica : Med fokus på kommunala räddningstjänstens ledning
2024, Länsstyrelsen Blekinge	Miljöundersökning efter oljespill från Marco Polo – Analyser av oljerelaterade miljögiftshalter i blåmusslor, sediment, vatten och oljeprover	Miljöundersökning efter oljespill från Marco Polo Länsstyrelsen Blekinge
2024, MSB	Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv	Utvärdering av den aktörsgemensamma hanteringen av tre händelser ur ett krisberedskapsperspektiv : Redovisning av regeringsuppdrag Fö2024/00366
2025, MSB	Sammanställning av oljeutsläpp och föroreningsolyckor till sjöss 1964-2025	Sammanställning av oljeutsläpp och föroreningsolyckor till sjöss, åren 1964 till 2025
2025, Statens haverikommission	Marco Polo – grundstötning i norra Hanöbukten	MARCO POLO - Grundstötning i norra Hanöbukten Statens haverikommission

Andras regionala och lokala planer

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2011, Haninge kommun	Haninge kommuns handlingsplan i händelse av oljeutsläpp till havs.	handlingsplan_oljeskydd.pdf
2015, Länsstyrelsen i Västerbottens län	Regional oljeskyddsplan för oljeutsläpp till havs, i åar, sjöar och vattendrag i Västerbottens län.	Regional oljeskyddsplan Länsstyrelsen Västerbotten
2019, Valdemarsviks kommun	Oljeskyddsplan för Valdemarsviks kommun.	oljeskyddsplan.pdf
2020, Länsstyrelsen Västra Götaland	Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län 2020	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2022, Länsstyrelsen Hallands län	Regional oljeskyddsplan för Hallands län 2022	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2022, Länsstyrelsen Stockholm	Regional oljeskyddsplan för Stockholms län	Regional oljeskyddsplan för Stockholms län Länsstyrelsen Stockholm
2023, Kommunerna norra Bohuslän	Delregional oljeskyddsplan vid utsläpp till sjöss	Delregional Oljeskyddsplan Norra Bohuslän.pdf
2023, Länsstyrelsen Västra Götaland	Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län	Regional oljeskyddsplan för Västra Götalands län
2025, Länsstyrelsen Blekinge	Regional oljeskyddsplan för Blekinge	Kontakta Länsstyrelsen Blekinge

Nationella strategier och planer

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2014, MSB	Sveriges strategi för oljeskadeskydd	Sveriges strategi för oljeskadeskydd
2014, MSB	Sveriges strategi för oljeskadeskydd – underlagsrapport	Sveriges strategi för oljeskadeskydd : underlagsrapport
2017, Transportstyrelsen	Sjösäkerhetsprogram för Sverige	Sjösäkerhetsprogram för Sverige - Transportstyrelsen
2019, Kustbevakningen	Program för miljöräddningstjänst till sjöss enligt Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor	program-for-miljoraddningstjanst-till-sjoss.pdf
2022, MSB	Sveriges strategi för oljeskadeskydd – Handlingsplan fram till år 2026	Sveriges strategi för oljeskadeskydd : handlingsplan
2022, Sjöfartsverket	Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst	program-for-miljoraddningstjanst-till-sjoss.pdf
2023, Sjöfartsverket	Samarbetsplan för sjöräddning – del 3-6	Microsoft Word - SAR-planer_sv.doc
2024, Havs- och Vattenmyndigheten	Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024-2029	Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024–2029 - Publikationer - Data, kartor och rapporter - Havs- och vattenmyndigheten
2024, Transportstyrelsen	Sjösäkerhetsplan	Sjösäkerhetsplan - Transportstyrelsen
2025, MSB	UTKAST - Nationellt stöd för beredskapsplanering av maritima olyckor med utsläpp av olja	Kontakta länsstyrelsen.
2025, MSB	Sveriges strategi för oljeskadeskydd	Sveriges strategi för oljeskadeskydd : Handlingsplan fram till år 2026

Internationella strategier och planer

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2018, EU	Places of refuge. EU operational guidelines version 5.	VERSION
2019, EU ChemSAR (projekt)	Handbook for maritime SAR in HNS incidents.	Operational plans and procedures for maritime search and rescue in HNS incidents - Interreg Baltic Sea Region
2021, Bonn	Marine HNS Response manual – Multi-regional Bonn Agreement, HELCOM, REMPEC	Marine-HNS-Response-Manual.pdf
2024, HELCOM	HELCOM Manual on co-operation in response to marine pollution.	Manuals and guidelines – HELCOM

Internationellt samarbete och värdlandsstöd

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2011, MSB	EnSaCo Sverige – 2011	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2015, MSB	Vägledning i att ta emot internationellt stöd	Vägledning i att ta emot internationellt stöd
2025, MSB	Värdlandsstöd till internationella civila aktörer	Värdlandsstöd till internationella civila aktörer

Sanering på land

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
--------------	---------------------	----------

2007, IVL	Bedömningskriterier för hur "rent" är "rent" i ett hållbart samhälle? - Olja- och kemikalieutsläpp	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2010, MSB, IVL och Naturvårdsverket	Saneringsmanual för olja på svenska stränder	Saneringsmanual för olja på svenska stränder

Skadat vilt

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2020, Gotlands Ornitologiska förening, Tidsskriften Bläcku	Viltrehabiliteringens grunder	Kontakta länsstyrelsen eller KfV Gotland
2023, HELCOM	Report on wildlife response activities and preparedness by the HELCOM Expert Group on Wildlife response	Report-on-wildlife-response-activities-and-preparedness-by-the-HELCOM-Expert-Group-on-Wildlife-Response-EG-Wildlife-2021-2022.pdf
2024, Miljöförbundet Blekinge Väst	PM angående hantering av oljeskadat vilt efter grundstötningen av färjan Marco Polo 2023	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB

Miljöuppföljning

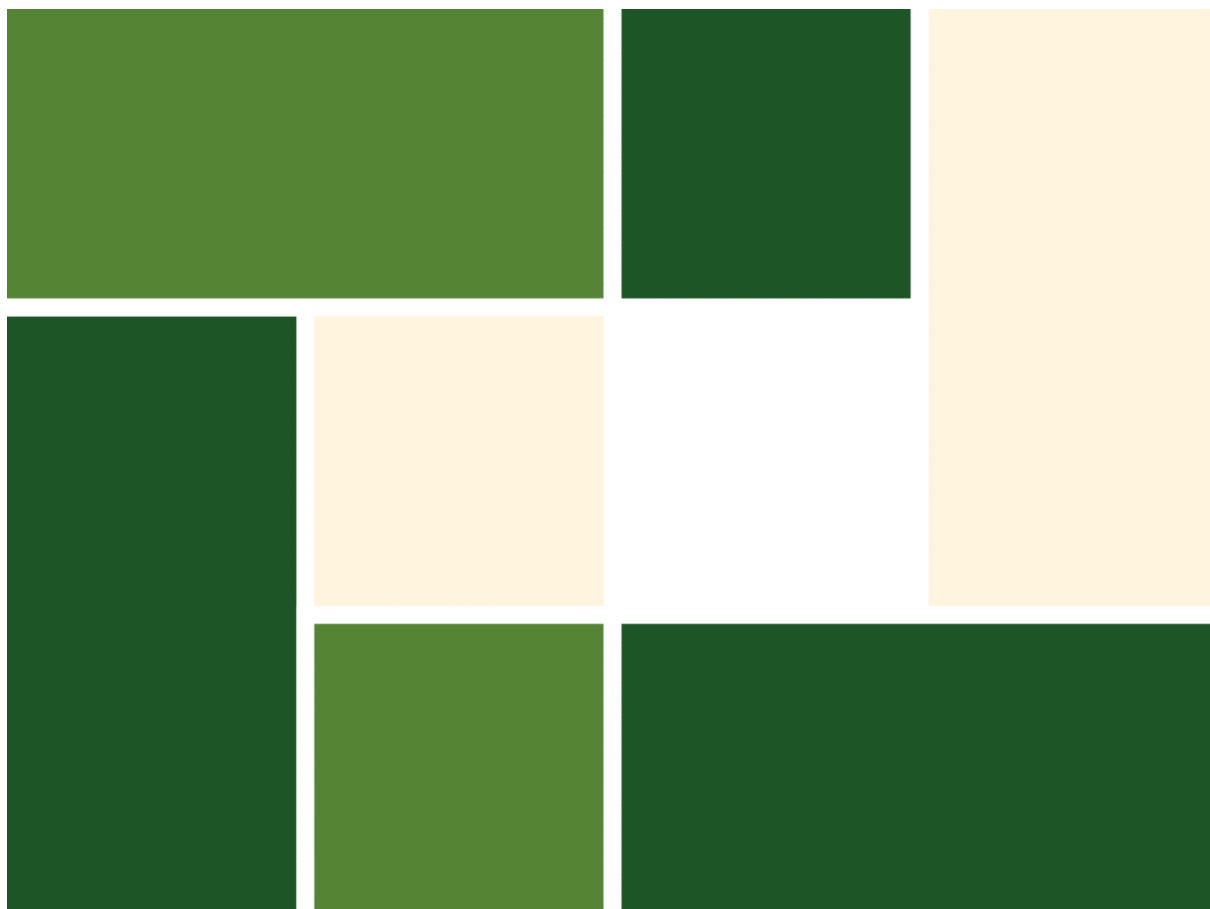
År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2023, IVL	Miljöundersökning efter hybridoljepåslag i Öckerö kommun – analyser av oljerelaterade miljögiftshalter i sediment, ostron, tång, vatten och oljepröver.	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2024, Räddningstjänsten Västra Blekinge	Insatsutvärdering oljeutsläpp Marco Polo	Miljöundersökning efter oljespill från Marco Polo Länsstyrelsen Blekinge

Ekonomisk ersättning och dokumentation

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2018, IOPC	Example claims form	IOPC FUNDS IOPC Funds' Publications
2018, IOPC	Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures	IOPC FUNDS IOPC Funds' Publications
2018, IOPC	Guidelines for presenting claims for environmental damage	IOPC FUNDS IOPC Funds' Publications
2019, IOPC	Claims for environmental damage: An overview	IOPC FUNDS IOPC Funds' Publications
2019, IOPC	Claims manual	IOPC FUNDS IOPC Funds' Publications

Övning, träning och utbildning

År, Utgivare	Titel (motsvarande)	Webblänk
2011, Baltic Master II	Övningsguide Ledning och oljeskydd	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2018, HELCOM	BALEX Delta Karlskrona 2018 – Main exercise evaluation	Dokumentsida - Bibliotek - MSB RIB
2025, Sjöfartsverket	Utvärdering övning Gotland 2025-05-16	Kontakta länsstyrelsen



Länsstyrelsen
Gotlands län

www.lansstyrelsen.se