

Oljan är lös

Kapitel 4 – Juridiska grunder

(Uppdaterad lagstiftning till boken "Oljan är lös" – januari 2006)



Förord

Denna skrift utgör en uppdaterad komplettering till boken *Oljan är lös – Handbok i kommunalt oljeskydd* som Räddningsverket gav ut 1997. Skriften ersätter bokens innehåll i kapitel 4 under rubriken *Juridiska grunder* och ger en uppdaterad bild av de bestämmelser som reglerar och påverkar förutsättningarna för det kommunala oljeskadeskyddet.

Naturligtvis kan även vissa andra delar av bokens innehåll nu vara något inaktuella men Räddningsverket har bedömt att boken med utgivningsår 1997 tillsammans med denna skrift som ersättning för bokens kapitel 4 fortfarande ger en adekvat och överskådlig beskrivning av de frågeställningar som är betydelsefulla för det kommunala oljeskadeskyddet i Sverige. För att ansluta till bokens innehåll har denna skrift getts en rubriknumrering som inleds med 4.1.

Även om skriften i första hand är framtagen för att ersätta bokens kapitel 4 kan den naturligtvis även läsas och användas separat av den som specifikt är intresserad av de juridiska förutsättningarna för kommunalt oljeskadeskydd.

Handboken finns även inarbetad i ett interaktivt läromedel utgivet på CD-rom år 2000. Jämfört med bokutgåvan från 1997 har vissa delar, bl a om de juridiska grunderna uppdaterats på CD:n men denna skrift ger en mer komplett och uppdaterad och beskrivning av den aktuella situation vad avser juridiska grunder.

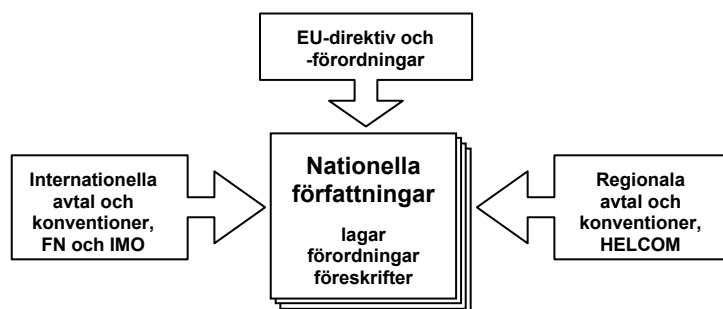
Björn Forsman, SSPA Sweden AB, 2003-12-30.
SSPA rapport Nr 2003 3177-1.

Innehåll

4.1 Nationella författningar som reglerar oljeskyddet.....	2
4.1.1 Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.....	2
4.1.2 Lag (2002:833) om extraordinära händelser i fredstid hos kommuner och landsting.....	6
4.1.3 Miljöbalk (1998:808).....	6
4.1.4 Vattenföreningenslagen (1980:424) och förordning (1980:789).....	8
4.1.5 Sjölagen (1994:1009).....	11
4.1.6 Fondlagen (1994:1009).....	12
4.1.7 Lagen (1982:821), om transport av farligt gods.....	12
4.1.8 Lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor.....	12
4.2 Internationella regelverk om oljeskydd.....	13
4.2.1 FN och IMO.....	13
4.2.2 EU-regler om oljeskadeskydd.....	15
4.2.3 HELCOM – samarbete inom oljeskadeskydd.....	15
4.2.4 Övriga Internationella och regionala avtal.....	16
4.3 Räddningstjänst respektive sanering i samband med oljeskydd.....	17
4.3.1 Räddningstjänst.....	17
4.3.2 Sanering.....	18
4.3.3 gränsdragning.....	18
4.4 Ansvarsfördelning och samverkan mellan myndigheter i förebyggande oljeskydd	19
4.4.1 Avgränsning mellan statligt och kommunalt ansvarsområde.....	19
4.4.2 Naturvårdsverkets ansvar för bedömning av miljöeffekter till följd av oljeutsläpp.....	20
4.5 Ledningsansvar vid oljeskyddsinsatser.....	21
4.5.1 Räddningsledning vid kommunal miljöräddningstjänst.....	21
4.5.2 Länsstyrelsens övertagande av kommunal räddningstjänstledning.....	21
4.5.3 Ledningsansvar och samarbete under saneringsfasen.....	22
4.6 Kostnader och ersättningsfrågor.....	22
4.6.1 Kostnader för kommunala insatser.....	22
4.6.2 Statens återsökning av kostnader för oljeskyddsinsatser – IOPC-fonden.....	24

4.1 Nationella författningar som reglerar oljeskyddet

Vilka bestämmelser gäller?



Samhällets krav på oljeskyddsberedskap och insatser berörs i flera olika lagrum. Vissa lagar och förordningar bygger på internationella överenskommelser och direktiv som Sverige förbundit sig att följa och omfattar detaljerade föreskrifter som reglerar många oljeskyddsfrågor. Många frågor kring oljeskyddsverksamhet berörs också i annan mera övergripande miljölagstiftning och för speciella problem kan ett antal olika sektorlagar också vara tillämpliga. Givetvis finns också många frågor som inte detaljregleras av lagar, förordningar och föreskrifter. I vissa fall hänvisas till praxis men mycket av beslutsprocessen kommer alltid att återföras till de enskilda befattningshavarnas egna tolkningar.

Författningarna omfattar lagar, förordningar och föreskrifter. Flera lagar har karaktär av ramlag, medan utförligare bestämmelser återfinns i förordningar, eller för äldre lagar i kungörelser, från respektive departement. Föreskrifter eller allmänna råd från ansvariga myndigheter kompletterar lagar och förordningar och innehåller detaljregler för respektive lagar.

I den följande texten behandlas några av de viktigaste svenska lagarna och förordningarna som direkt eller indirekt berör oljeskyddsfrågor. Beskrivningarna är kortfattade och syftar endast till att ge en orientering om de aspekter av författningarna som är av betydelse för oljeskyddet medan andra aspekter utelämnats. Uppställningen nedan gör inte anspråk på att vara komplett och andra lagrum kan vara tillämpliga i vissa fall och för speciella frågor. För mer detaljerad och stringent information hänvisas till de respektive författningarna.

4.1.1 Lag (2003:778) om skydd mot olyckor

Från årsskiftet 2003/2004 ersattes den räddningstjänstlagen (1986:1102) med lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Lagen om skydd mot olyckor föreskriver liksom räddningstjänstlagen hur samhällets räddningstjänst skall organiseras och bedrivs samt innehåller också bestämmelser om olycks- och skadeförebyggande åtgärder. Till lagen om skydd mot olyckor finns även en förordning – förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

Strukturen i lagen om skydd mot olyckor bygger på "de tre skedena", förebyggande åtgärder, räddningstjänst och efterföljande åtgärder, samt ansvar för den enskilde, för kommunen och för staten. För den kommunala räddningstjänsten innebär den nya lagen mindre detaljreglering än i den gamla räddningstjänstlagen och förordningen. Vidare har nationella mål för såväl olycksförebyggande verksamhet som räddningstjänstverksamhet införts och kommunerna är skyldiga att upprätta

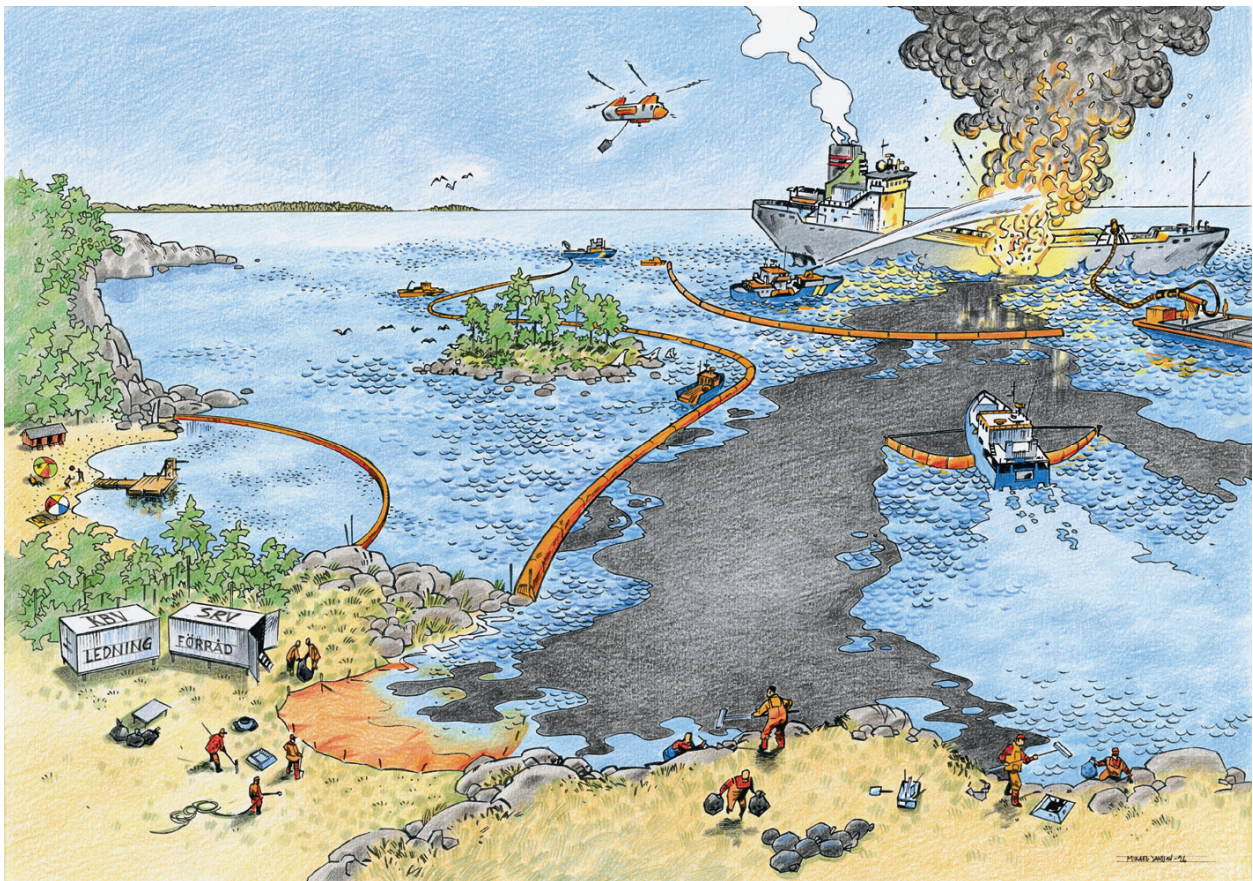
handlingsprogram för skydd mot olyckor. Handlingsprogrammet skall omfatta såväl olycksförebyggande verksamhet som räddningstjänst.

Statens skyldigheter för räddningstjänst

Statlig räddningstjänst uppdelas i sex grenar med myndighetsansvaret fördelat enligt nedan.

Fjällräddningstjänst	Polisen
Flygräddningstjänst	Luftfarsstyrelsen
Sjöräddningstjänst	Sjöfartsverket
Efterforskning av försvunna personer	Polisen
Miljöräddningstjänst till sjöss	Kustbevakningen
Räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen från kärntekniska anläggningar	Länsstyrelsen

Det statliga ansvarsområdet definieras i 4 kap. 1-6 §§ lagen om skydd mot olyckor och 3 kap. 7 § samma lag definierar det kommunala ansvarsområdet som all den räddningstjänst som inte faller inom statligt ansvarsområde.



Ett olycksscenario med oljeutsläpp kan engagera flera myndigheter och inbegripa olika typer av parallella oljeskyddsinsatser.

[Illustration av Mikael Jansson]

Kommunens skyldigheter för förebyggande verksamhet och räddningstjänst - handlingsprogram

I handlingsprogrammet för förebyggande verksamhet ska det nationella målet kompletteras med lokalt anpassade verksamhetsmål. Verksamhetsmålen uttrycks som säkerhetsmål (mål som exempelvis formuleras för att uppnå minskade olycksrisker, färre dödsfall, färre oljeutsläpp) och prestationsmål (ett prestationsmål är det resultat som skall uppnås för att tillgodose de nationella säkerhetsmålen).

Handlingsprogrammet ska baseras på en riskinventering och en riskanalys med åtföljande riskbedömning av de risker som finns i kommunen och som kan leda till räddningsinsatser. Programmet ska redovisa hur kommunens förebyggande verksamhet är ordnad och hur den planeras.

Motsvarande riskbaserade handlingsprogram ska också finnas för räddningstjänstverksamheten.

Programmet ska redovisa den förmåga som kommunen har att genomföra räddningsinsatser samt de lokala mål som kommunen mot bakgrund av de lokala förhållandena ställer upp för att uppfylla lagens övergripande mål. Handlingsprogrammen ska antas av kommunfullmäktige för varje ny mandatperiod.

Enskildas skyldigheter – farlig verksamhet

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka skall orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är ägaren eller den som utövar verksamheten skyldig att i skäligen omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador. Den som utövar verksamheten är dessutom skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön. Skyldigheterna anges i 2 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor¹. Länsstyrelsen skall, enligt 2 kap. 3 § förordningen om skydd mot olyckor och efter samråd med kommunen, besluta vilka anläggningar som är farlig verksamhet.

Vid farlig verksamhet gäller även bestämmelser om varning, underrättelse vid utsläpp av giftiga eller skadliga ämnen och information om olycka. Dessa skyldigheter gäller även vid överhängande fara för olycka.

Den som utövar verksamheten bör efter utförd riskanalys informera kommunen om de olyckor som kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön. Dessutom bör information ges om den beredskap som upprättats, vilka övriga åtgärder som vidtagits samt vilka rutiner som upprättats för att gälla vid olycka eller överhängande fara för olycka.

Av 2 kap. 4 § förordningen om skydd mot olyckor framgår att om en olycka som kan orsaka allvarliga skador på människor eller i miljön inträffar vid en sådan anläggning som avses i 2 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor eller om en överhängande fara för en sådan olycka förelegat, skall anläggningens ägare eller verksamhetsutövaren på anläggningen omgående informera den kommun där anläggningen är belägen och Statens räddningsverk om:

1. omständigheterna kring olyckan eller den befarade olyckan,
2. vilka farliga ämnen som finns i anläggningen och som kan orsaka allvarliga skador på människor eller i miljön och om några av dessa ämnen läckt ut,
3. de uppgifter som finns tillgängliga för att möjliggöra en bedömning av följderna för människor och miljö, samt
4. vilka räddningsåtgärder som vidtagits.
Så snart det kan ske skall information också lämnas om:
 1. vilka sanerings- och restaureringsåtgärder som planeras för att begränsa följderna, samt
 2. vilka åtgärder som planeras för att förhindra att en olycka inträffar igen

¹ Tidigare 43 § räddningstjänstlagen

³ Kommunens självrisk utgörs av ett belopp som motsvarar hälften av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då kostnaden uppstod (7 kap. 1-2 §§ förordningen om skydd mot olyckor)

Räddningsverket skall dessutom omgående informera regeringen och andra berörda myndigheter om sådana olyckor eller befarade olyckor som kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön. Vid information till kommunen i samband med olycka bör såväl kommunens organisation för räddningstjänst som miljöförvaltning informeras. Rutiner för detta bör upprättas och fastställas i samråd med dessa funktioner i kommunen.

Vid information till Räddningsverket bör informationen lämnas till vakthavande tjänsteman (VT).

Dessutom skall i vissa fall verksamhetsutövaren upprätta en säkerhetsrapport samt en intern plan för räddningsinsatser enligt lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor .

Exempel på anläggningar som kan vara förenade med risk för allvarliga oljeutsläpp kan vara:

- Oljehamnar och tillhörande anläggningar för hantering och lagring av olja.
- Oljedepåer, cisternlager, terminaler för hantering och fordonslastning.
- Andra industriella anläggningar, rangerbangårdar, eller rörledningssystem där stora oljemängder hanteras.

Räddningsledning

Beträffande ledning och ansvar av kommunala räddningsinsatser gäller enligt 3 kap. 16 § lagen om skydd mot olyckor att kommunens räddningschef ansvarar för att räddningstjänsten är ändamålsenligt ordnad. Räddningschefen är räddningsledare men får utse någon annan som uppfyller behörighetskraven. Om en räddningsinsats berör mer än en kommuns område, skall länsstyrelsen bestämma vem som skall leda insatsen, om inte räddningsledarna från de berörda kommunerna själva har bestämt det.

Beträffande ledning och ansvar av statliga räddningsinsatser gäller enligt 4 kap. 9-10 §§ lagen om skydd mot olyckor att räddningsledaren utses av den myndighet som ansvarar för räddningstjänsten. I fråga om omfattande kommunala räddningsinsatser kan länsstyrelsen att överta ansvaret för räddningstjänsten i en eller flera kommuner och utser då räddningsledare för alla räddningsinsatser

Särskilda skyldigheter för enskilda – tjänsteplikt och ingrepp i annans rätt

Lagen om skydd mot olyckor innehåller vidare särskilda bestämmelser rörande tjänsteplikt och ingrepp i annans rätt, 6 kap. 1-5 §§.

Räddningsledaren har befogenhet att ta ut tjänstepliktiga personer mellan 18 och 65 år för att medverka i räddningstjänst och förstärka räddningsorganisationens styrkor. Den tjänstepliktige har rätt till skälig ersättning för sin medverkan och för de skador som eventuellt drabbar honom/henne.

Räddningsledaren har också möjligheter att ta i anspråk material och annans egendom, såsom exempelvis båtar, redskap, motorfordon, som kan användas i en räddningsinsatsen. Räddningsledaren kan också spärra av eller utrymma områden samt placera anordningar som behövs för räddningsinsatsen på annans mark eller byggnad.

De bör påpekas att tjänsteplikt och ingrepp i annans rätt gäller inte vid sanering.

Ekonomisk ersättning för kommunal räddningstjänst och sanering

I 7 kap. 1-3 §§ lagen om skydd mot olyckor anges de grundläggande bestämmelserna för ersättning av kommunernas kostnader i samband med oljeskyddsinsatser.

Om en kommun har medverkat i en annan kommuns räddningstjänst eller i statlig räddningstjänst, har kommunen rätt till skälig ersättning av den andra kommunen.

För kommunala räddningstjänstinsatser och även för saneringsinsatser orsakade av oljeutsläpp eller utflöde av andra skadliga ämnen i vatten har kommunen rätt till ersättning av staten för den del av kostnaderna som överstiger ett av regeringen fastställt belopp³, om utflödet har skett utanför svenskt vatten, inom Kustbevakningens ansvarsområde eller inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal.

För kommunala räddningstjänstinsatser orsakade av oljeutsläpp i vatten utanför de ovan angivna har kommunen också rätt till ersättning från staten för den del av kostnaden som överskrider en självrisk. Enligt 7 kap. 2 § förordningen om skydd mot olyckor utgörs självrisken av ett belopp som motsvarar 0,02 procent av det sammanlagda skatteunderlag som står till kommunens förfogande året före det år då kostnaderna uppkommit.

Enligt 7 kap. 3 § förordningen om skydd mot olyckor skall Räddningsverket pröva ersättningsfrågor vid räddningstjänst och sanering enligt ovan. Räddningsverkets beslut kan överklagas hos länsrätten i Värmland. I Räddningsverkets författningssamling finns allmänna råd och kommentarer angående ersättning till kommuner för räddningstjänst och viss sanering (SRVFS 2004:11). Kommunen kan vid ansökan om ersättning välja två olika modeller för att redovisa sina kostnader; faktiska kostnader eller schabloniserade kostnader. Se vidare avsnitt 4.6.1 ersättning för kostnader.

För att kommunen skall kunna få korrekt ersättning för sina kostnader är det väsentligt att alla insatser dokumenteras väl. Räddningsverket har därför utvecklat särskilda rutiner och hjälpmedel för oljeskadedokumentation. Dessa rutiner och hjälpmedel beskrivs utförligare i boken Oljan är lös, avsnitt 7.4 i kapitlet om beslutsstöd.

Det är väsentligt att i oljeskyddssammanhang klart särskilja räddningstjänstinsatser och saneringsinsatser eftersom de i vissa sammanhang faller under olika regler. I avsnitt 4.3 ges en utförligare redogörelse över skillnaderna och gränsdragningen.

4.1.2 Lag (2002:833) om extraordinära händelser i fredstid hos kommuner och landsting

Denna lag reglerar kommuners och landstings organisation vid extraordinära händelser i fredstid. Kommuner och landsting skall fastställa en plan för hur de skall hantera extraordinära händelser och det skall det finnas en särskild krisledningsnämnd för att fullgöra uppgifter under extraordinära händelser. Krisledningsnämnden får om det anses nödvändigt besluta att överta hela eller delar av verksamhetsområden från övriga nämnder i kommunen. Kommuner får på begäran bistå andra kommuner som drabbats av en extraordinär händelse och har då rätt till skälig ersättning av den andra kommunen.

4.1.3 Miljöbalk (1998:808)

Miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999 och innebar en harmonisering av tidigare miljölagstiftning som var splittrad i många delområden. Nedan beskrivs kortfattat några områden inom miljöbalken som innehåller bestämmelser av direkt eller indirekt betydelse för kommunens oljeskadeskydd.

9 kap. Miljöbalken - miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

9 kap. miljöbalken med tillhörande förordning innehåller bestämmelser för utsläpp och andra störande omgivningspåverkan som faller under definitionen miljöfarlig verksamhet. I förordningen betecknas olika typer av verksamhet med A, B eller C. För A-verksamhet skall tillstånd sökas hos miljödomstol, för B-verksamhet skall tillstånd sökas hos länsstyrelsen och för C-verksamhet skall anmälan göras till den kommunala nämnden.

Miljöfarlig verksamhet med risk för oljeutsläpp

För kommunens oljeskyddsberedskap kan det finnas flera typer av miljöfarlig verksamhet som faller under 9 kap. miljöbalken och som kan vara väsentligt att väga in i beredskapsplaneringen.

Exempelvis är lagring och hantering av olja att betrakta som miljöfarlig verksamhet. Anläggningar där mer än 50 000 ton olja per år lagras eller hanteras är B-verksamhet och anläggningar som årligen lagrar eller hanterar mellan 5 000 och 50 000 ton olja är C-verksamhet. Större cisterner och oljedepåer kan finnas i anslutning till större industrier och i många hamnar lagras och hanteras olja i stora kvantiteter. Naturvårdsverket har utfärdat allmänna råd 93:7 för oljehamnar och oljedepåer där man bl.a. slår fast att cisterner bör vara invallade och om invallningen inte rymmer hela den största cisternens volym bör en konsekvensbeskrivning för ett stort utsläppsscenario genomföras. En intern och extern beredskapsplan bör också upprättas för en sådan händelse.

Hamnar var tidigare inte tillståndspliktiga men numera räknas hamnar som medger trafik med större fartyg (minst 1350 brutto) som B-verksamhet. Detta innebär att alla ca 50 svenska hamnar måste lämna in tillståndsansökan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) före utgången av 2006.

Mellanlagring av farligt avfall, som exempelvis spillolja och oljeavfall faller också under miljöfarlig verksamhet – över 5 ton: B-verksamhet, mindre än 5 ton: C-verksamhet. En del av oljeskyddsarbetet och saneringsinsatserna kan falla under miljöbalken och kan bli anmälningsskyldiga eller behöva tillståndsprövas. Under räddningstjänstskedet gäller dock att lagen om skydd mot olyckor förutom miljöbalken. Räddningsledaren skall i varje särskilt fall bedöma hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler beaktas.

15 kap. Miljöbalken - avfall och producentansvar samt avfallsförordning (2001:1063)

Miljöbalkens 15 kap. reglerar bl.a. kommunens skyldigheter beträffande beslut om en renhållningsordning och omhändertagning av hushållsavfall.

Saneringsansvar

Den tidigare renhållningslagen gav kommunen skyldigheter som i vid bemärkelse även kunde sägas inbegripa saneringsansvar för oljeförorenade stränder. Miljöbalken innehåller dock inte motsvarande formuleringar och frågan om kommunens saneringsansvar är därmed inte reglerad.

Farligt avfall

Avfallsförordningen (2001:1063) innehåller bl.a. bestämmelser om tillståndsplikt för transport av farligt avfall. I oljeskyddssammanhang kan noteras att oljeavfall är farligt avfall och att transport av exempelvis oljerester och oljebemängt avfall från saneringsinsatser kräver särskilt tillstånd om mängden överstiger 2 fät (400 liter) oljeavfall per år.

Hantering av avfall från fartyg i hamn

Angående avfall från fartyg anges det i 22 § avfallsförordningen att kommunen är skyldig att transportera bort avfall från mottagningsanordningar i kommunala hamnar. Skyldigheten gäller fartygsgenererat avfall

såsom oljeavfall från maskinrum, länsvatten, slam från bunkerolja, toalettavfall, fast avfall och rester av andra skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt vattenföroreningslagen (1980:424). Bestämmelser om mottagningsanordningar för avfall från fartyg och bestämmelser angående lastrelaterat

avfall som oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten finns i vattenföroreningslagen (1980:424) och i tillhörande förordning (1980:789).

14 kap. Miljöbalken - kemiska produkter och biotekniska organismer samt Förordning (1998:941) om kemiska produkter och biotekniska organismer

Dispergeringsmedel måste godkännas av Naturvårdsverket.

Den tidigare lagen om kemiska produkter har numera ersatts av 14 kap. miljöbalken. Tillsammans med tillhörande förordning regleras här bl.a. krav på anmälan till Kemikalieinspektionen för registrering i produktregistret.

Oljebekämpningsmedel

Med stöd av förordning (1998:944) om förbud m.m. i vissa fall i samband med hantering, införsel och utförsel av kemiska produkter, har Naturvårdsverket (PK) utfärdat föreskrifter angående användning av kemiska produkter för bekämpning eller sanering vid oljeutsläpp (SNFS 1986:6 PK:30)⁴. Här framgår att oljebekämpningsmedel för dispergering av olja till sjöss eller för strandsanering skall vara godkända av Naturvårdsverket och att de endast får användas under särskilt specificerade villkor. I praktiken används aldrig dispergeringsmedel i Sverige och Naturvårdsverket verkar för att föreskrifterna skall ersättas med ett generellt förbud.

7 kap. miljöbalken - Skydd av områden

För strandområden där särskilda områdesskydd gäller, t ex i fågelskyddsområden, kan speciella hänsyn behöva tas vid exempelvis vid oljesanering.

Här regleras en rad frågor angående skydd av naturmiljön. Strandskyddsbestämmelserna gäller för större delen av Sveriges strandområden och innebär i princip att icke planlagda stränder ej får bebyggas. Beslut och bestämmelser om nationalparker, naturreservat, naturvårdsområden och lokalt skyddsvärda naturföreteelser, s k naturminnen, regleras också här. Dessa fredade naturområden förknippas normalt med miljöer på land men i Sverige finns även sju marina reservat och nationalparker med skärgårdsområden och dessa kan i framtiden bli fler. Miljöbalken omfattar även skyddsformer för djurlivet och exempelvis är fågelskydds- och sälskyddsområden av stor betydelse i oljeskyddssammanhang.

Enligt 7 kap. miljöbalken kan länsstyrelsen eller kommunen besluta om skyddsområde för vattentäkt. Länsstyrelsen eller kommunen skall därvid föreskriva om behövliga begränsningar i rätten att använda fastigheter som ligger inom skyddsområdet, vilket exempelvis kan innebära förbud mot oljehanteringsverksamhet. Ersättningsfrågor kan aktualiseras om oljehantering redan pågår när beslut om skyddsområde tas.

4.1.4 Lag (1980:24) om åtgärder mot förorening från fartyg (vattenföroreningslagen) och förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Vattenföroreningslagen förbjuder oljeutsläpp från fartyg. Överträdelser kan ge fängelsestraff och Kustbevakningen kan utkräva vattenföroreningsavgift. Lagen med tillhörande förordningar och

⁴ Föreskrifterna är upphävda genom NFS 2003:22 beslutade den 16 december 2003.

föreskrifter innehåller också en rad bestämmelser för att förebygga oljeutsläpp och är en hörnpelare i det förebyggande oljeskadeskyddet. Genom lag (2001:1294) har vattenföreningenslagen skärpts bl a vad avser Kustbevakningens polisiära mandat och möjligheter att inleda förundersökning.

Internationella regelverk omsatta i svensk lagstiftning

Vattenföreningenslagen ansluter sig till bestämmelser enligt den internationella MARPOL 73/78-konventionen, till gällande EU-direktiv och till de HELCOM-rekommendationer som Sverige enligt Helsingforskonventionen förbundit sig att genomföra, jfr avsnitt 4.2.

Vattenföreningenslagen eller lagen om åtgärder mot vattenföreningar från fartyg (1980:424) med tillhörande förordningar och föreskrifter innehåller förbud och villkor om vad fartyg får släppa ut till sjöss i fråga om olja, andra skadliga ämnen, toalettavfall och fast avfall. I 3 kap. finns bestämmelser om mottagning av avfall från fartyg både vad avser fartygsgenererat avfall såsom maskinrumsavfall, oljehaltigt länsvatten, toalettavlopp, hushållsavfall och lastrelaterat avfall såsom oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från tankfartyg. Vattenföreningenslagen omfattar också bestämmelser om fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg. Vidare är lagens bestämmelser om förundersökning vid brott och straffrättsliga sanktioner mot den som bryter mot förbud av största betydelse för att avskräcka från avsiktliga överträdelser och förebygga utsläpp och landpåslag.

Bestämmelser om rederiers och fartygssäkerhetsorganisation, baserade på den internationella ISM-koden, vilka även avser att skydda miljön och förebygga oljeutsläpp, finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Fritidsbåtar omfattas ej av vattenföreningenslagens förbud mot oljeutsläpp, men lagen anger att utsläpp av olja eller oljehaltig blandning bör undvikas om det är praktiskt möjligt.

Förbud mot oljeutsläpp

För samtliga farvatten kring Sverige - Östersjön, Västerhavet och övriga nord-väst-europeiska vatten gäller enligt de internationella MARPOL-reglerna särskilt stränga utsläppsbestämmelser. I dessa vatten får tankfartyg aldrig släppa ut oljehaltigt vatten som härrör från lasten. Utsläpp av länsvatten och oljehaltigt vatten från maskinrum får endast ske om oljehalten inte överskrider 15 ppm utan spädning, om det sker under gång och om det görs via en godkänd filtreringsutrustning med alarm och automatiskt stopp om oljehalten överskrider 15 ppm. 15 ppm motsvarar storleksordningen en droppe per 10 liter och kan följaktligen inte leda föroreningar som synliga till sjöss eller som kontaminerar stränder.

I vattenföreningenslagen finns bestämmelser om straff för den som uppsåtligt eller genom oaktsamhet bryter mot lagens utsläppsförbud. Befälhavare eller annat ansvarigt befäl kan också straffas om de har brustit i den tillsyn som behövs för att förhindra otillåtet utsläpp. Maximistraffet för otillåtet oljeutsläpp är två års fängelse. Fartygets redare och ägare kan också straffas om fartygets kondition är undermålig.

Förundersökning

Trots att antalet olagliga utsläpp varit relativt högt under många år har endast ett fåtal lett till fällande domar. För att förbättra möjligheterna och stärka resurserna för att driva denna typ av mål har Kustbevakningen från 1 februari 2002 genom ändring i vattenföreningenslagen fått stärkta befogenheter att inleda och bedriva förundersökning. Kustbevakningstjänsteman har samma befogenhet som polisman att hålla förhör och vidta andra utredningsåtgärder. Särskilt utbildade förundersökningsledare har anställts vid Kustbevakningens regionledningar. Vidare har åklagarväsendet under senare tid specialutbildat ett 20-tal åklagare angående oljeutsläppsärenden för att utredning skall kunna ske effektivare och snabbare än tidigare.

Vattenföreningensavgift

Utöver ovanstående straffpåföljder innehåller vattenföreningenslagen också bestämmelser om vattenföreningensavgift. Denna avgift skall tas ut om något förbud mot utsläpp av olja har överträtts. Beslut om avgift tas av Kustbevakningen, krävs in via Tullverket och tillfaller staten. Avgiftens storlek beror av fartygets storleksklass och ökar proportionellt mot utsläppets storlek. Avgiften är indexreglerad och bestäms som ett antal basbelopp. Genom ändring (2001:1294) i vattenföreningenslagen som trädde i kraft 1 februari 2002 justerades avgiften så att lägsta avgift numera är ett basbelopp d v s 38 600 kr (2003) för utsläpp mindre än 50 liter och avgiften kan uppgå till över 100 basbelopp för mycket stora utsläpp. Se tabellen nedan.

Tabell för beräkning av vattenföreningensavgift (SFS 2001:1294).

Utsläppt oljemängd i liter	Avgift i prisbasbelopp för fartyg med bruttodräktighet			
	upp till och med 3 000	3 001–15 000	15 001–50 000	50 001 och större
mindre än 50	1	1,5	2	2,5
50–1 000	2	3	4	5
1 001 – 26 000	2 samt 0,16	3 samt 0,24	4 samt 0,32	5 samt 0,4
	per påbörjat antal 1 000 liter utöver 1 000 liter			
26 001 – 101 000	6 samt 0,16	9 samt 0,24	12 samt 0,32	15 samt 0,48
	per påbörjat antal 1 000 liter utöver 26 000 liter			
101 001 – 501 000	18 samt 0,04	27 samt 0,06	36 samt 0,08	51 samt 0,12
	per påbörjat antal 1 000 liter utöver 101 000 liter			
501 001 och mer	34 samt 0,02	51 samt 0,03	68 samt 0,04	99 samt 0,06
	per påbörjat antal 1 000 liter utöver 501 000 liter			

Under senare år har antalet och summan av de vattenföreningensavgifter Kustbevakningen tar in ökat och för 2002 uppgick antalet till 20 och det totala beloppet till 1,2 millioner kr. Avgift har tagits ut både från fartyg som ertappas med olagliga operationella utsläpp till sjöss och vid överbunkring i hamnar. För att Kustbevakningen inte skall riskera att undgå att få information om oljeutsläpp inom kommunalt ansvarsområde som kan leda till vattenföreningensavgift har Räddningsverket beslutat att alla oljeutsläpp, som kommer till den kommunala räddningstjänstens kännedom, skyndsamt skall rapporteras vidare till Kustbevakningen.

Tvångsförelägganden

Genom vattenföreningenslagen ges Sjöfartsverket också möjligheter till vissa tvångsåtgärder, och kan om otillåtet utsläpp sker eller skäligen befaras, meddela förbud och föreläggande såsom:

- Förbud mot fartygets avgång eller vidare resa
- Förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring
- Förbud att använda viss utrustning
- Föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg
- Föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats
- Föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift
- Föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne

Om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller avvärja föroreningsrisker, får Kustbevakningens räddningsledare meddela förbud och förelägganden enligt ovan. Vid förelägganden enligt ovan bör eftersträvas enkla, snabba åtgärder som inte åsamkar fartygs- eller lastägaren orimliga kostnader och som regel bör rederiet, lastägaren eller försäkringsgivare först ges tillfälle att yttra sig. Beslut om förbud mot avgång eller vidare

resa skall genast tillställas befälhavaren och även meddelas andra berörda myndigheter såsom Kustbevakning, polis, tull, lots och för utländskt fartyg även till respektive beskickning.

Mottagning av avfall från fartyg

MARPOL-konventionens utsläppsförbud och generella regler om mottagningsanläggningar för avfall har genom åren visat sig otillräckliga för att förebygga olagliga oljeutsläpp från fartyg. Sverige har därför inom ramen för HELCOM-samarbetet varit pådrivande för att vidareutveckla det regelverket. I 3 kap. vattenföreningenslagen finns bestämmelser om att avfallsmottagningsanläggningar skall finnas i hamnar och att den som lastar ut olja skall svara för att det finns mottagningsanläggning för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten. Vidare säger lagen att ingen avgift får tas ut för mottagning av avfallet men att kostnaderna kan täckas av hamnavgiften eller motsvarande generella avgifter. Det finns bestämmelser om fartygets skyldigheter att lämna oljeavfall i hamnen, om att förhandsanmäla behov av avfallslämning samt att ha utrustning som medger ilandpumpning. För hamnen finns skyldigheter att erbjuda avfallsmottagning utan att orsaka onödig försening för fartyget och dessutom är hamnarna sedan 31 mars 2002 skyldiga att upprätta en avfallshanteringsplan som skall granskas och godkännas av Sjöfartsverket.

Lagen ger också Sjöfartsverket möjlighet att efter samråd med kommunen eller tillsynsmyndigheten för mottagningsanläggningens operativa verksamhet meddela förelägganden och vite om mottagningsanläggning ej uppfyller lagens krav.

4.1.5 Sjölagen (1994:1009).

Den tidigare oljeskadelagen upphävdes 1996 då motsvarande bestämmelser infördes i 10 kap. Sjölagen. Här regleras ansvar för skador av beständig olja från tankfartyg enligt 1992 års ansvarighetskonvention.

Strikt ansvar för oljeskador

10 kap. sjölagen ålägger fartygets ägare ett strikt ansvar, oberoende av vem som är vållande till skadan, att ersätta skador av oljor från fartyg som fraktar olja i bulk. Lagen överensstämmer med de regler som Sverige anslutit sig till genom undertecknandet av den internationella ansvarighetskonvention från 1992, Civil Liability Convention. Lagen gäller om ett svenskt fartyg orsakar oljeskada på svenskt eller annan konventionsstats territorium eller ekonomisk zon och om annan konventionsstats fartyg orsakar oljeskada i Sverige. Det är viktigt att notera att lagen endast gäller skador av s k beständig olja som exempelvis råolja eller eldningsolja EO 3 och således inte är tillämplig för skador orsakade av lättare oljeprodukter som exempelvis fotogen och dieselolja. Vidare är lagen endast tillämplig för tankfartyg men efter en rad uppmärksammade olyckor där löskommen bunkerolja från andra fartygstyper orsakat betydande miljöskador pågår även ett internationellt arbete för att komplettera regelverken med en motsvarande ansvarighetskonvention för bunkerolja.

Ansvarsbegränsning och försäkringsplikt

Skadeståndsansvaret är begränsat till ett visst belopp under vissa omständigheter. Fartygsägaren är, för tankfartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja, skyldig att teckna en försäkring och ha certifikat som visar att skadeståndsansvaret upp till begränsningsbeloppet täcks. Ansvarsbegränsningsnivån ökar med fartygets storlek om bruttot är större än 5 000 och från 1 november 2003 är begränsningsnivån höjd. För skadekostnader utöver denna nivå finns ett kompletterande ersättningssystem baserat på avgifter från de oljeimporterande länderna enligt den s.k. fondkonventionen.

4.1.6 Lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna

Fondlagen eller lagen om ersättning från den internationella oljeskadefonden syftar till att täcka de kostnader för oljeskador som inte täcks av fartygets ägare enligt 10 kap. sjölagen. Avgifter till fonden, the International Oil Pollution Compensation fund, IOPC fund, betalas av oljeimporterande stater och Sverige bidrar med knappt 2 % av fondmedlen. Ersättningsbeloppet är även här begränsat men i och med att 1971 års fondkonvention upphörde och ersattes av 1992 års fondkonvention gäller enligt fondlagen från 1 november 2003 nya och högre ersättningsnivåer. Den maximala nivån höjdes därmed från ca 600 miljoner kronor till ca 1,5 miljarder kr. Fondlagen är emellertid inte tillämplig om fartyget är okänt eller kommer från en stat som inte är konventionspart i fondkonventionen.

4.1.7 Lagen (1982:821), om transport av farligt gods

Lagen reglerar myndighetsansvar för land-, järnvägs-, flyg- och sjötransporter för nio olika klasser av farligt gods. Enligt förordning (1982:923) om transport av farligt gods bemyndigas Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om klassificering, transportsätt, märkning, säkerhetsutrustning, lastning, lossning m m av farligt gods vid land- och sjötransporter. För vägtransporter av farligt gods tillämpas internationella regler enligt det s.k. ADR-systemet. För järnvägstransporter tillämpas det s.k. RID-systemet. För sjötransport av farligt gods gäller de internationella bestämmelserna om märkning etc enligt den s.k. IMDG-koden. Enligt lagen skall den som transporterar farligt gods ha en utbildad säkerhetsrådgivare – denne kan vara en viktig kontaktperson för kommunens räddningstjänst vid dialog med transportörer angående förebyggande oljeskadeskydd.

4.1.8 Lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor

Lagen syftar till att hindra och förebygga att brandfarliga och explosiva varor, vid hantering och import, orsakar skador på liv, hälsa eller egendom genom brand eller explosion. Lagen syftar också till att begränsa sådana skador. Flera oljetyper och oljeprodukter faller inom lagens tillämpningsområde och eftersom brand och explosion ofta är förenat med utflöde finns uppenbara kopplingar till oljeskyddsfrågor.

Den som yrkesmässigt eller i större mängd hanterar brandfarliga varor måste ha tillstånd, vilket i regel prövas av byggnadsnämnden. Central tillsynsmyndighet är Räddningsverket och lokalt utövas tillsynen av kommunens räddningsnämnd.

4.2 Internationella regelverk om oljeskydd

Oljeutsläpp till sjöss känner inga nationsgränser.

En stor del av de regler som idag styr skyddet mot marina oljeföroreningar från fartyg har tagit form genom arbete inom FN:s internationella sjöfartsorganisation, International Maritime Organisation, IMO. Överenskommelser inom IMO har inarbetats i nationell lagstiftning och EU-direktiv inom området påverkar också svensk lagstiftning. Sverige har även anslutit sig till en rad andra internationella eller regionala avtal eller konventioner som också syftar till att skydda miljön mot oljeföroreningar.

4.2.1 FN och IMO

MARPOL 73/78

Det kanske viktigaste internationella regelverket för att förebygga att oljeföroreningar släpps ut från fartyg till sjöss är ”International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973” med tilläggsprotokollet från 1978, de s.k. MARPOL 73/78-reglerna som utvecklats inom FN-organet International Maritime Organization, IMO. Regelverket har två huvudsyften:

- Förebygga utsläpp vid fartygsolyckor och andra oavsiktliga olycksorsakade utsläpp genom föreskrivande regler för konstruktion av tankfartyg.
- Förebygga miljöstörningar till följd av avsiktliga, s.k. operationella, utsläpp genom föreskrivande regler om under vilka villkor utsläpp från fartyg får ske, om utrustningskrav ombord och krav på anläggningar i hamnarna.

Förbud mot utsläpp

Reglerna är indelade i sex olika annex, varav det första rör frågor kring utsläpp av olja. Utrustningsreglerna i annex 1 ställer bl a krav på tankfartygs övervakningsutrustning för oljehalten i utsläppt vatten och utrustning för automatiskt stopp då oljehalten överskrider tillåten nivå. Vidare finns krav på adekvat tankrengöringsutrustning, system för omhändertagning av tankspolvatten och förorenat barlastvatten i s.k. sloptankar. Reglerna föreskriver även för andra fartyg än tankfartyg att de är utrustade med olje-vattenseparatorer och övervakningssystem så att utpumpat läsvatten aldrig innehåller mer än 15 ppm olja. Vidare är fartyget skyldigt att föra en oljedagbok där alla utsläpp och eventuella utrustningsbrister noteras. Utsläppsreglerna i annex 1 är indelade i tre kategorier enligt:

- Regler för utsläpp av olja från lasttankar och pumprum för alla tankfartyg.
- Regler för utsläpp av olja från maskinrum för alla tankfartyg och andra fartyg över 400 brutto.
- Regler för utsläpp av olja från maskinrum för fartyg under 400 brutto som ej är tankfartyg.

För tankfartyg under gång minst 50 distansminuter från land tillåts under vissa omständigheter utsläpp av max 30 l per distansminut och totalt max 1/30 000 av lasten.

Utfasning av tankfartyg med enkelskrov

Det finns en enighet om att utfasning av äldre fartyg med enkelskrov är viktigt ur säkerhetssynpunkt och att riskerna för oljeutsläpp från moderna fartyg med dubbelskrov är mindre. De typer av tankfartyg som ska fasas ut och ersättas av dubbelskrovskonstruktioner indelas i tre klasser utifrån storlek och konstruktionsprincip. Regelverkets tidtabell har skärpts i flera omgångar bl a till följd av EU-initiativ och en ambition att de internationella regelverken skall vara lika stränga som de som gäller inom EU. Följande utfasningsregler anges.

Pre-MARPOL-tankers, 20 000 ton dödvikt eller större, byggdes med enkelskrov fram till 80-talet och får nyttjas fram till 2007 då de äldsta fartygen blir 26 år gamla. År 2003 utfasas alla fartyg som är 30 år eller mer och fram till 2007 minskas den högsta tillåtna åldern successivt till 26 år. Ytterligare skärpning och EU-harmonisering innebär att tidsgränsen 2007 skärps till 2005 och den högsta tillåtna åldern blir 23 år.

MARPOL-tankers, 20 000 ton dödvikt eller större, byggdes in på 90-talet med enkelskrov men med segregerade barlasttankar placerade för att ge skydd åt lasttankarna. Dessa får nyttjas fram till 2015 då de äldsta fartygen blir 26 år gamla. År 2003 utfasas alla fartyg som är 30 år eller mer och fram till 2015 minskas den högsta tillåtna åldern successivt till 26 år. De senast överenskomna skärpningarna innebär att tidsgränsen 2015 ändras till 2010 och den högsta tillåtna åldern blir 28 år. Därmed blir det, med endast ett fåtal undantag, i praktiken förbjudet att frakta olja i enkelskrovsfartyg efter år 2010.

Särskilda inspektionskrav s.k. "Condition Assessment Scheme", CAS gäller också för de respektive tankfartygsklasserna då deras ålder överskrider 15 år.

För tankfartyg i intervallet 5 000 – 20 000 gäller väsentligen samma regler som för MARPOL-tankers.

De senaste reglerna om utfasning av enkelskrovsfartyg innebär även att senast 4 april 2005 kommer det att vara förbjudet att transportera särskilt förorenade och tjocka oljekvaliteter i enkelskrovsfartyg.

Specialområden

Reglerna är vidare indelade i olika geografiska tillämpningsområden med särskilt stränga regler inom ett antal s.k. special areas. För svenskt vidkommande är det av största vikt att konstatera att hela Östersjöområdet inklusive Kattegatt samt övriga nordväst-europeiska vatten inklusive Skagerack är klassade som specialområde och alla utsläpp av lastrester är förbjudna och utsläpp av oljehaltigt länsvatten från maskinrum och kölar får aldrig ske i koncentrationer över 15 ppm.

PSSA - särskilt känsliga havsområden

Inom IMO finns även en möjlighet att klassificera havsområden som särskilt känsliga (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Idag finns endast ett fåtal sådana områden runt om i världen men Sverige verkar för att ena Östersjöländerna om att gemensamt söka få Östersjöområdet inklusive Bälten och Kattegatt klassat som PSSA. Status som PSSA innebär ett internationellt erkännande av havsområdets ekologiskt stora betydelse och känslighet och ger möjlighet till en rad skyddsåtgärder som annars inte är möjliga. Åtgärder och regler i PSSA-området kan omfatta: särskilda tekniska krav på fartygen, skärpta krav på leder som trafiken skall följa, krav på lotsning eskortbogsering mm.

Anslutning

Anslutningen till MARPOL-reglerna är hög och ungefär 90% av den totala världshandelsflottan omfattas idag av regelverket. Reglerna ställer också krav på att de anslutna länderna instiftar lagar som gör det möjligt att straffa och utdöma avgifter för den som bryter mot reglerna. I den svenska nationella lagstiftningen har MARPOL-reglerna inarbetats i vattenföroreningslagen, jfr avsnitt 4.1.3.

MARPOL:s sekretariat ligger i IMO:s högkvarter i London. Beslutande församling är IMOs Marine Environment Protection Committee, MEPC, som möts var nionde månad och vars beslut om nya och ändrade regler genomförs inom loppet av 15 månader över hela världen.

OPRC-konventionen

OPRC 90 eller "the International Convention on Oil Pollution, Preparedness and Co-operation, 1990" tillkom på amerikanskt initiativ strax efter olyckan med tankern Exxon Valdez i Alaska. Avtalet har utarbetats inom IMO och antogs 1990. Avtalet ställer bl a krav på att fartygen upprättar en detaljerad beredskapsplan för att hantera oljeutsläpp vid haverier och att incidenter rapporteras. OPRC föreskriver även regler för nationella och regionala beredskapsplaner för oljeutsläpp. Vidare förbinder sig de anslutna parterna att samarbeta, samordna träning och utrustning samt assistera varandra vid större olyckor. Kunskapsöverföring från länder med välutvecklad beredskap till länder med outvecklad beredskap är också en viktig komponent i OPRC.

1992 års ansvarighetskonvention, CLC och 1992 års fondkonventionen

Ansvarighetskonventionen 1992 "Civil Liability Convention, CLC 92" och fondkonventionen 1992 "Fund Convention 1992" bildar tillsammans ett två-nivå system för ersättning av oljeskador orsakade av utsläpp från oljetankfartyg. Kostnader upp till den första nivån enligt CLC 92 täcks av tankfartygets ägare

genom en försäkring och den andra högre nivån täcks av en internationell fond, oljeskadefonden "International Oil Spill Compensation Fund, IOPC" till vilken konventionsstaterna betalar en avgift som beror av hur stora oljemängder landet importerar. Japan som är en stor oljeimportör svarar för ca 20 % av fondmedlen med Sverige bidrar med knappt 2 %. Konventionerna har kompletterats och den tidigare fondkonventionen 1971 upphörde 24 maj 2002 och från 1 november 2003 höjdes ersättningsnivåerna enligt 1992 års ansvarighetskonvention och fondkonvention. Ersättningen enligt CLC 92 beror av fartygets storlek upp till ett visst tak (ca 126 miljoner \$ för fartyg större än 140 000 brutto) medan ersättning från 1992 års fond sätter ett övre tak (ca 284 miljoner \$) oberoende av fartygsstorlek. Det finns också en överenskommelse om en tredje kompletterande fond-nivå som skulle kunna ge ersättningar upp till en miljard \$ men denna har ännu inte trätt ikraft.

Som nämnts gäller regelverken enligt ovan för utsläpp från tankfartyg men en motsvarande överenskommelse finns rörande skador orsakade löskommen bunkerolja "Bunker Spills Convention". Denna har dock ännu endast ratificerats av ett fåtal länder och den kommer inte att kunna träda förrän ett år efter det att den ratificerats av 18 länder.

4.2.2 EU-regler om oljeskadeskydd

De EU-regelverk som berör oljeskadeskydd ansluter i väsentliga delar till IMO:s internationella regler enligt MARPOL 73/78. EU har en egen sjösäkerhetsbyrå, European Maritime Safety Agency, EMSA, tills vidare är lokaliserad i Bryssel men som sannolikt kommer att förläggas till Portugal. EU är vidare medlem i HELCOM och i Bonnavalet, se nedan.

Utfasning av tankfartyg med enkelskrov

Förlisningen av tankfartyget Erika 1999 fick EU-kommissionen att initiera två regelpaket som bl a syftade till att stärka hamnstatskontrollerna samt att påskynda de utfasningsregler för äldre tankfartyg med enkelskrov som MARPOL föreskrev. Genom skärpningar i MARPOL är nu utfasningsreglerna harmoniserade.

Förlisningen av den 26 år gamla enkelskrovstankfartyget Prestige utanför Spaniens kust i november 2002 bidrog ytterligare till initiera och skärpa kraven kring utfasning av gamla enkelskrovstankfartyg. Förbudet mot att använda tankfartyg med enkelskrov för transport av tjockolja, tung råolja, avfallsolja, tjära och asfalt till och från hamnar inom EU tillkom som en reaktion på olyckan med Prestige.

EU:s "svarta lista" över fartyg som förbjuds att anlöpa hamnar inom unionen

EU-direktiv 2001/106 som trädde i kraft 22 juli 2003 innebär en skärpning av reglerna för hamnstatskontroller. Med stöd av direktivet förbjöds (t.o.m. 1 november 2003) ett 10-tal fartyg, som vid flera tillfällen kvarhållits pga av brister som uppdagats vid hamnstatskontroller, att anlöpa hamnar inom EU. Svarta listan publiceras regelbundet via Internet och även en "varningslista" publiceras med de fartyg som kommer att drabbas av förbudet om de av säkerhetsskäl kvarhålls i en hamn ytterligare en gång.

Mottagningsanläggningar för fartygsavfall i hamnar

EU-direktiv 2000/59 innehåller detaljerade bestämmelser om hamnars skyldigheter att ha mottagningsanläggningar för avfall, fartygs skyldigheter och om hur kostnaderna för avgiftsmottagning skall täckas. Reglerna bygger på samma principer som i HELCOMs s.k. Östersjöstrategi men är mindre sträng vad gäller att avgiften skall vara oberoende av om och hur stor kvantitet avfall som lämnas. Den s.k. "no-special-fee"-principen som HELCOM verkat för är viktig för att inte skapa något ekonomiskt incitament för att fartyget inte skall leverera allt avfall till mottagningsanläggningen i hamnen. Direktivet innehåller även bestämmelser om att hamnarna skall upprätta avfallshanteringsplaner.

4.2.3 HELCOM – samarbete inom oljeskadeskydd

Helsingforsavtalet eller "Convention on the Protection of the Marine Environment in the Baltic Sea

Area”, undertecknades ursprungligen 1974 och har varit i kraft sedan 1980. Samtliga länder runt Östersjön har anslutit sig till avtalet och förbinder sig att var för sig eller gemensamt vidta alla erforderliga lagstiftningsåtgärder för att förhindra och minska förorening samt för att skydda och förbättra den marina miljön i Östersjöområdet. HELCOM:s regelverk omfattar åtgärder mot alla typer av föroreningar – från land, atmosfäriskt nedfall, dumpning, utsläpp vid offshoreverksamhet och utsläpp från fartyg. Inom HELCOM har rutiner och avtal för gemensamma och samordnade insatser vid miljöräddningstjänst till sjöss – oljebekämpning, också utvecklats. Kommissionen har ett permanent sekretariat i Helsingfors som samordnar arbetet som sker i olika kommittéer och arbetsgrupper. HELCOM:s regelverk för oljeutsläpp från fartyg överensstämmer i stora drag med MARPOL-reglerna och ingår i svensk nationell lagstiftning i vattenföreningenslagen.

Östersjöstrategin

För att minska föroreningsproblemen orsakade av olagliga s.k. operationella utsläpp av avfall från fartyg tog Sverige initiativ till den sk Östersjöstrategin för mottagning av fartygsgenererat avfall i hamnarna. En grundtanke är att det inte skall finnas några lönsamhetsmotiv för att inte lämna fartygets avfall i hamnen. De HELCOM-rekommendationer som utgör hörnpelarna i Östersjöstrategin anger följande regler:

- Adekvata mottagningsanläggningar skall finnas i alla hamnar och avfall skall kunna lämnas utan att orsaka onödig försening, betungade insatser eller byråkrati.
- Ett harmoniserat avgiftssystem i hela regionen – en s.k. ”no-special-fee” tas ut av alla fartyg vare sig de levererar avfall eller ej och oberoende av den kvantitet avfall fartyget levererar.
- Fartygen är skyldiga att leverera allt avfall i hamnen före avgång till nästa hamn.
- Fartyget skall föra logg över sina avfallsleveranser och dokumentationen skall granskas vid hamnstatskontroll.
- Samarbete och rapporteringsrutiner mellan länderna för att underlätta kontroll av efterlevnad och upptäckt av olagliga utsläpp skall upprättas.
- Alla hamnar skall upprätta avfallshanteringsplaner.

Flera hamnar i EU-länderna och vissa hamnar i Östersjöområdet har fortfarande dock avgiftssystem som gör det attraktivt att inte lämna allt avfall i land. I vissa fall leder detta till att svenska hamnar, där man inte tar ut något kvantitetsberoende avgift, tvingas ta emot större avfallskvantiteter än de som genererats sedan närmast föregående hamnbesök.

4.2.4 Övriga Internationella och regionala avtal

Utöver regelverken utarbetade inom de ovanstående organisationerna finns ytterligare några avtal som syftar till att begränsa, förhindra eller begränsa marina föroreningar och oljeutsläpp.

Bonnavalet

Bonnavalet, från 1983, är undertecknat av Belgien, Danmark, Frankrike, Storbritannien, Holland, Tyskland, Norge, Sverige och EU. Bonnavalet, ”Bonn Agreement” initierades för att ge Nordsjöländerna en plattform för samarbete och informationsutbyte vid oljeutsläpp från fartyg i Nordsjöområdet. Inom Bonnavalet har bl a utarbetats regler och rutiner för samordnad flygövervakning och för att kunna dokumentera och säkra bevis mot fartyg som bryter mot gällande utsläppsregler. Inom Bonnavalet har gemensamma handböcker utarbetats och handboken ”Oljeutsläpp till sjöss - Bevissäkning vid utsläpp från fartyg, 1993” som genom Kustbevakningens försorg översatts till svenska kan beställas från Kustbevakningen. Bonnavalet har ett permanent sekretariat i London.

Köpenhamnsavtalet

Köpenhamnsavtalet, från 1971 är undertecknat av Sverige, Danmark, Norge, Finland och Island är ett avtal för samarbete i frågor om bekämpning av förorening av havet genom olja eller andra skadliga ämnen. Enligt avtalet förbinder sig parterna att samarbeta beträffande övervakning, undersökning, rapportering, säkring av bevismedel, bekämpning, bistånd vid bekämpning samt allmänt informationsutbyte i syfte att skydda den marina miljön mot föroreningar genom olja eller annat som är skadligt. Samarbetet sker genom direkt samverkan vid bekämpningsoperationer, genom gemensamma övningar samt vid möten i teknik- och expertgrupper. Genom omarbetningen till 1993 års avtal har samarbetet ytterligare intensifierats bl a i fråga om övningar, gemensamma alarmeringsrutiner och övervakning. Sekretariatsfunktionen finns vid Kustbevakningens Centrala Ledning.

4.3 Räddningstjänst respektive sanering i samband med oljeskydd

Var går gränsen mellan räddningstjänst och sanering?

Kommunens skyldigheter och ersättningsmöjligheter vid oljeskyddsinsatser är olika för:

- Med räddningstjänst avses de räddningsinsatser som kommunerna skall ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. d v s akuta åtgärder som att stoppa utflöde, förhindra landpåslag och begränsa spridning.
- Med sanering efter utsläpp av olja avses sådana åtgärder som vidtas för att göra det möjligt att åter använda mark, vatten och annan egendom som förorenats genom utsläppet d v s insatser för rengöring av oljenedsmutsade stränder och anläggningar.

Begreppet oljeskydd och åtgärder förknippade med oljeskadebegränsning uppdelas alltså i de två författningsmässigt skilda kategorierna räddningstjänst och sanering.

4.3.1 Räddningstjänst

Begreppet räddningstjänst innefattar samhällets åtgärder för att rädda liv och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö. Samhällets räddningstjänst indelas i statlig räddningstjänst respektive kommunal räddningstjänst utifrån huvudmannaskapet för respektive ansvarsområde.

Denna text koncentreras kring oljeskyddsfrågor och räddningstjänstbegreppet inskränks i det följande därmed främst till miljöräddningstjänst. Texten behandlar det kommunala ansvarsområdet men även vissa stycken av statlig miljöräddningstjänst berörs kortfattat där så behövs för helhetens skull. Ofta används också termen oljebekämpning för oljeskadebegränsande åtgärder vid miljöräddningstjänst.

Stat och kommun har enligt lag skyldighet att utföra miljöräddningstjänst vid olyckshändelser eller överhängande fara för olyckshändelse med oljeutflöde som medför risk för miljöskador. Skyldigheten gäller endast om det med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt så påkallas. Erfarenheter visar att omedelbara skadebegränsande åtgärder alltid är av största vikt vid olyckor med oljeutsläpp och vid de flesta oljeskyddsinsatser är de inledande åtgärderna alltid att betrakta som räddningstjänst. Räddningstjänsten skall pågå till dess att risk för ny skada ej längre föreligger eller att skada som redan uppstått ej förvärras. Ersättning för kommunala och statliga miljöräddningsinsatser utgår enligt särskilda regler beroende på var utsläppet eller strandpåslaget skett, om utsläppet skett från en rörlig eller fast källa samt beroende på den vållandes försäkringskydd, se avsnitt 4.6.

4.3.2 Sanering

Sanering är den i oljeskyddssammanhang vedertagna benämningen på insatser för rengöring av oljenedsmutsade stränder och anläggningar. Saneringsinsatserna kan också sägas omfatta övriga oljeskadebegränsande insatser som inte betraktas som räddningstjänst, d v s t ex även bortforsling och omhändertagning av upptagen olja och liknade följdåtgärder av strandrengöringen. Ansvaret för sanering efter oljeskador är författningsmässigt oreglerat. Ersättning för kommunala oljesaneringsinsatser utgår enligt särskilda regler beroende på var och hur utsläppet skett.

Den kommunala beredskapsplaneringen för oljeskydd omfattar formellt enbart räddningstjänst. Rent operationellt tillämpas ofta samma metoder och teknisk utrustning och även de personella resurserna kan vara samma, vid räddningstjänst och sanering. Eftersom dessa skeden lyder olika regler vilket i vissa fall kan påverka kostnadsersättningsfrågorna är det viktigt att gränsdragningen är entydig och att man vid verkliga operationer noga dokumenterar vilka insatser som hänförs till respektive kategori. Beslut om när räddningstjänst upphör fattas av räddningsledaren.

4.3.3 Gränsdragning

Som stöd för gränsdragning mellan räddningstjänst och sanering kan nedanstående definitioner vara vägledande:

Räddningstjänst

Räddningsinsatser beträffande i vattnet löskommen olja omfattar insatser för att:

- Stoppa fortsatt utflöde.
 - Begränsa spridning av löskommen olja och upptagning av olja från vattnet.
 - Förhindra att löskommen olja når land.
 - Förhindra att olja som nått land ger akuta skador.
 - Förhindra att olja som nått land eller som kontaminerar stranden återförs/sprids till vattenytan eller sprids till andra ickekontaminerade strandavsnitt.
 - ”Förankra” eller ”fixera” olja som nått land eller kontaminerar stranden i syfte att förhindra vidare spridning.
 - Styra undan drivande olja eller anordna särskilda skydd vid särskilt skyddsvärda strandpartier.
- God effekt av dessa insatser förutsätter alltid omedelbara insatser.

Sanering

Saneringsåtgärder beträffande i vattnet löskommen olja omfattar insatser för att:

- Avlägsna olja som nått land och som kontaminerar strandpartier.
 - Avlägsna och bortforsla olja som ”förankrats” eller ”fixerats” vid stranden.
 - Bortforsla och omhändertaga oljebemängt avfall och upptagen olja.
 - Rengöring av stränder och anläggningar.
 - Återställa skadade strandområden eller anläggningar i acceptabelt skick.
- God effekt av dessa insatser är i mindre grad beroende av omedelbara insatser.

Räddningskostnadsnämnd

Gränsdragning mellan räddningstjänst och sanering blir i vissa fall direkt avgörande för ansvar i bl a ekonomiska frågor. I syfte att klarlägga dessa gränsdragningsfrågor har inrättats en Räddningskostnadsnämnd som kan ge råd i dessa frågor. I Räddningskostnadsnämnden ingår ledamöter från Sveriges Kommuner och landsting samt försäkringsbranschen. Nämndens beslut får ingen rättskraft för t.ex. Räddningsverket.

4.4 Ansvarsfördelning och samverkan mellan myndigheter i förebyggande oljeskydd

Vem ansvarar för vad och hur ska vi samverka?

Det kommunala ansvarsområdet för oljeskydd omfattar stranden, hamnområden, kanaler, vattendrag och insjöar med undantag för Vänern, Vättern och Mälaren. Till sjöss, samt i Vänern, Vättern och Mälaren ansvarar Kustbevakningen för räddningstjänst då olja kommit lös i vattnet. Den geografiska gränsen mellan kommunalt och statligt ansvarsområde går i strandlinjen men nya avtal och former för samarbete över gränserna utvecklas.

4.4.1 Avgränsning mellan statligt och kommunalt ansvarsområde

Avgränsning mellan kommunalt och statligt ansvarsområde för räddningstjänst i samband med oljeskadestydd regleras i lagen om skydd mot olyckor. Enligt 4 kap. 5 § skall staten svara för miljöräddningstjänst till sjöss, inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt för Vänern, Vättern och Mälaren. Kustbevakningen svarar för denna del av den statliga räddningstjänsten.

Övriga vattenområden faller under kommunalt ansvarsområde för räddningstjänst i samband med oljeskadestydd. Geografiskt begränsar detta område kommunens område innanför strandlinjen samt inom hamnområden och kanaler, vattendrag och insjöar med undantag för Vänern, Vättern och Mälaren.



Schematisk bild av gränsdragning mellan kommunalt och statligt ansvarsområde [SRV]. Bilden är felaktig !

Om så erfordras kan även Sjöfartsverket, Försvarsmakten och polisen medverka vid miljöräddningstjänst till sjöss. Kustbevakningens insatser för att till sjöss avvärja eller begränsa skador till följd av olja som kommit lös i vattnet är i praktiken alltid räddningstjänst och det finns ingen motsvarighet till det kommunala saneringsskedet i Kustbevakningens insatser. Oljebekämpning är en vedertagen term för Kustbevakningens miljöräddningsinsatser till sjöss.

Gränsen mellan kommunalt och statligt ansvarsområde vid miljöräddningstjänst går i princip i strandlinjen men effektiva insatser förutsätter att gränsdragningen inte tolkas bokstavligt. För operativa insatser har ett antal rutiner och avtal som reglerar olika former av samverkan utvecklats. Räddningsverket skall som central myndighet verka för samordning mellan samhällets räddningstjänst vid förebyggande och avhjälpande insatser, samt granska och stödja den kommunala räddningstjänsten bl a genom rådgivning och information.

Med hänsyn till Kustbevakningens roll beträffande beslut om vattenföroreningsavgift rekommenderas den kommunala räddningstjänsten att rapportera alla oljeutsläpp inom kommunalt ansvarsområde till Kustbevakningen.

Vid omfattande insatser inom den kommunala miljöräddningstjänsten kan enligt lagen om skydd mot olyckor 4 kap. 10 § länsstyrelsen eller annan statlig myndighet ta över ansvaret för räddningstjänsten i en eller flera kommuner och utse räddningsledare. Jfr avsnitt 4.5.2

Kommunen ”svarar” för saneringsfasen inom kommunalt ansvarsområde då olja som kommit lös från fartyg eller annan okänd källa, förorenat ned strandområden.

4.4.2 Naturvårdsverkets ansvar för bedömning av miljöeffekter till följd av oljeutsläpp

Naturvårdsverket har det övergripande ansvaret vad gäller bedömning av miljöpåverkan till följd av olje- och kemikalieolyckor till havs och i inlandsvatten.

För att hålla sig informerad om händelseutvecklingen vid akuta olyckor och för att ha beredskap för samarbete med operativt ansvariga organ har Naturvårdsverket ett avtal med IVL Svenska Miljöinstitutet AB som svarar för en jourtjänst. IVL:s Oljejour har genom ett regeringsbeslut funnits sedan 1980 och verkar som ett kompetenscentrum för effekter av olje- och kemikalieutsläpp. Syftet med IVL:s expertstöd är att ge räddningstjänsten, länsstyrelser och kommunens miljö- och hälsokontor lättillgänglig information om miljöeffekter av olje- och kemikalieutsläpp och på så sätt kunna bidra till att begränsa skadeverkan.

4.5 Ledningsansvar vid oljeskyddsinsatser

Vem bestämmer och hur ska vi samarbeta?

4.5.1 Räddningsledning vid kommunal miljöräddningstjänst

Kommunens räddningschef är, eller utser räddningsledare för varje räddningstjänstinsats. Räddningschefen kan dock när som helst själv överta räddningsledarrollen och det är viktigt att tydligt klargöra vem som är räddningsledare. Räddningsledaren skall planera, leda, genomföra och följa upp insatsen så att tillgängliga resurser utnyttjas på bästa sätt. Resurserna består av:

- Personal
- Materiel
- Organisation
- Tid

Räddningsledaren har stora befogenheter och kan enligt 6 kap. 1 § lagen om skydd mot olyckor förordna om tjänsteplikt för människor i åldern 18–65 år och enligt 6 kap. 2 § får han befogenheter att göra ingrepp i annans rätt om så krävs. Beträffande oljeutsläpp från fartyg och beslut om förbud mot ett fartygs avgång, förbud att fortsätta lasta, bunkra eller dyl. så får räddningsledaren endast meddela beslut om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas. Räddningsledaren kan delegera vissa beslut till underordnade ledningsfunktioner under insatsen men myndighetsutövning enligt ovanstående paragrafer kan inte delegeras.

Viktiga huvuduppgifter för den som leder räddningsinsatsen är att:

- Klargöra problemen, dvs ange och strukturera behovet av åtgärder och hela tiden följa och analysera läget.
- Bedöma utvecklingen av händelseförloppet, dvs ange vad som kan komma att hända i senare faser och göra bedömningar för beslutsunderlag.
- Utforma målen för insatsen, dvs bedöma vad som kan göras med tillgängliga resurser för att hindra eller begränsa skadorna och ange vilka ytterligare resurser som räddningsstyrkan kan komma att behöva.
- Organisera verksamheten, dvs samordna användningen av resurserna så att de olika organen verkar tillsammans för att uppnå de uppställda målen för insatsen.

Om räddningsinsatsen omfattar insatser i fler än en kommun kan räddningsledaren även leda personal från andra kommuner. Räddningsledaren kan också utses från den andra kommunen om det exempelvis finns särskilt lämplig kompetens där. Samarbete inom räddningstjänstförbund innebär också goda möjligheter att organisera en effektiv gemensam ledningsfunktion med god specialkompetens för exempelvis oljeskyddsinsatser.

Om en räddningsinsats som berör två eller flera kommuner fordrar en gemensam ledning och om de berörda kommunerna ej kan enas om vem som skall leda insatsen skall länsstyrelsen utse räddningsledare.

4.5.2 Länsstyrelsens övertagande av kommunal räddningstjänstledning

I fråga om omfattande räddningsinsatser får regeringen, enligt 4 kap. 10 § lagen om skydd mot olyckor, föreskriva eller i ett särskilt fall besluta att en länsstyrelse eller annan statlig myndighet får ta över ansvaret för räddningstjänsten i en eller flera kommuner.

Om en räddningsinsats berör mer än en kommuns område skall, enligt 3 kap. 16 § 3 st, länsstyrelsen eller länsstyrelserna bestämma vem som skall leda insatsen, om inte räddningsledarna från de berörda kommunerna själva har bestämt det. I övrigt gäller att räddningsledaren utses av den myndighet som ansvarar för räddningstjänsten, se, 4 kap. 9 § lagen om skydd mot olyckor.

4.5.3 Ledningsansvar och samarbete under saneringsfasen

Ledningsansvaret för de faser av oljeskyddsinsatsen som inte är räddningstjänst är inte detaljreglerade av lagar eller förordningar. Ofta är dessa saneringsfaser både långvariga och resurskrävande och för att tillgängliga resurser skall utnyttjas effektivt är det viktigt att även detta arbete leds och planeras omsorgsfullt. Den kommunala beredskapsplanen för oljeskyddsinsatser bör därför även omfatta noggranna planer för saneringsinsatsernas ledning och organisation.

4.6 Kostnader och ersättningsfrågor

Vem betalar?

4.6.1 Kostnader för kommunala insatser

Statlig ersättning för räddningstjänst vid oljeutflöden inom statligt ansvarsområde

Kommunen har enligt lagen om skydd mot olyckor 7 kap. 2 § rätt till ersättning från staten för de kostnader som räddningstjänstinsatser till följd av löskommen olja orsakar om utflödet skett i havet utanför Sveriges sjöterritorium, inom Kustbevakningens ansvarsområde eller inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal. Statlig ersättning utgår för den del av kostnaden som överstiger ett av regeringen fastställt belopp. Ersättning enligt 7 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor lämnas för den del av kostnaderna som överskrider hälften av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då kostnaden uppstod. Förordningen om skydd mot olyckor (2003:789) 7 kap.1 §.

Statlig ersättning för oljesanering orsakade av oljeutflöden inom statligt ansvarsområde

Kommunen har också rätt till ersättning från staten för sådana saneringskostnader som orsakats av oljeutsläpp enligt ovan och som drivit iland från statligt ansvarsområde och drabbat kommunen samt för sanering i Göta älv, Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Statlig ersättning utgår för den del av kostnaden som överstiger ett av regeringen fastställt belopp. Ersättning enligt 7 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor lämnas för den del av kostnaderna som överskrider hälften av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då kostnaden uppstod. Förordningen om skydd mot olyckor (2003:789) 7 kap.1 §.

Statlig ersättning för räddningstjänst som medfört betydande kostnader – utsläpp i hamn

Kommunen har enligt lagen om skydd mot olyckor 7 kap. 3 § rätt till ersättning från staten om en kommunal räddningstjänstinsats om kostnaderna varit betydande och endast för kostnader som är direkt hänförliga till räddningsinsatsen. Denna paragraf kan alltså tillämpas för fall då oljeföreningen inte härrör från ett utflöde inom statligt ansvarsområde, exempelvis vid utsläpp i en hamn, insjö eller på land. Ersättning utgår för den del som överstiger en självrisk som beräknas enligt grunder som regeringen fastställer. Enligt 7 kap. 3 § förordningen om skydd mot olyckor beräknas självrisken till ett belopp som motsvarar 0,02 % av det sammanlagda skatteunderlaget i kommunen året innan kostnaden uppkom. För en kommun med 30 000 invånare kan det innebära en självrisk av storleksordningen 500 000 kr för en räddningsinsats.

Bestämmelserna enligt 7 kap. 3 § kan även åberopas som en alternativ ersättningsväg för räddningsinsatser mot oljeförorening som härrör från ett utflöde inom statligt ansvarsområde.

Ersättning för oljesanering orsakade av utflöden utanför statligt ansvarsområde – utsläpp i hamn

För kostnader i samband med kommunala oljeskyddsinsatser som inte är räddningstjänst och då oljan inte kommit från statligt ansvarsområde får kommunen själv driva ersättningskrav mot den verksamhetsutövare som vållat utsläppet.

Beslut om ersättning och dokumentation

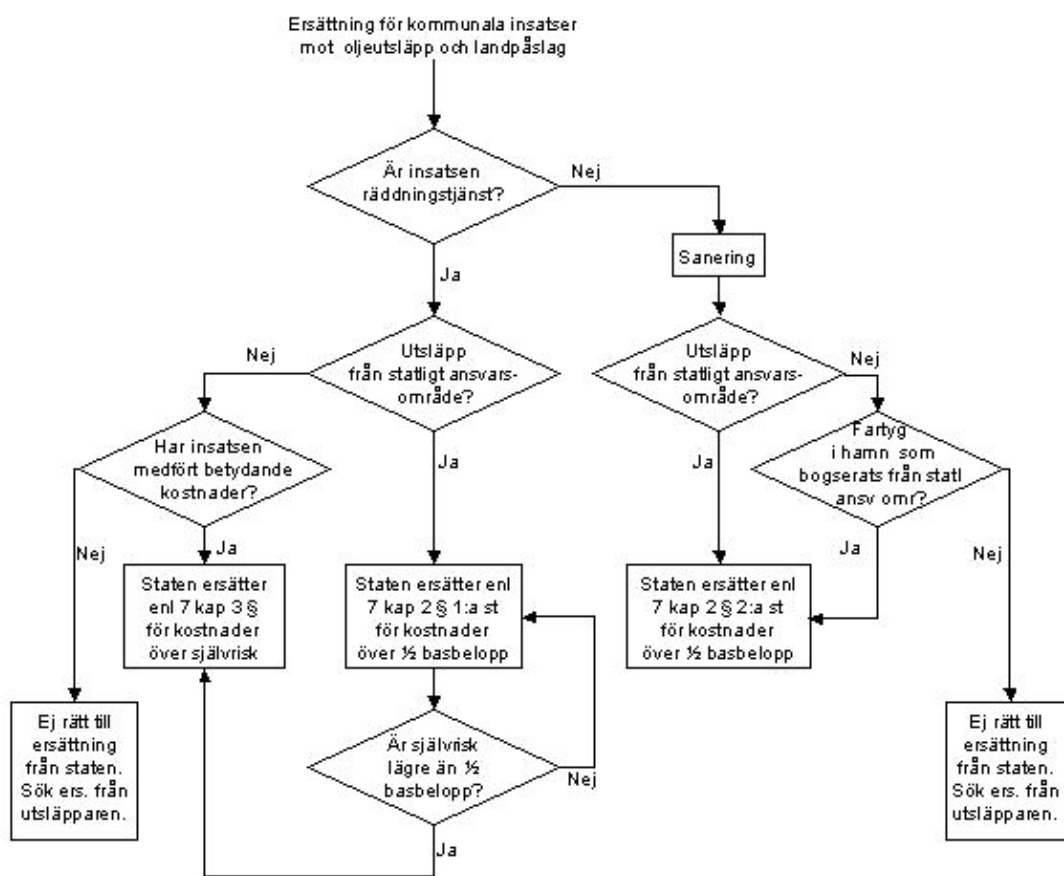
Ansökan om ersättning enligt lag om skydd mot olyckor inlämnas till Räddningsverket.

Avsikten med ersättning till kommuner är att ge kompensation för de faktiska kostnader som man haft för en genomförd räddningstjänst- eller saneringsinsats. Kommunen kan vid ansökan om ersättning välja två olika modeller för att redovisa sina kostnader:

- Faktiska kostnader vilket innebär att kommunen skall redovisa de exakta belopp och kostnader som är aktuella. Samtliga kostnader som man vill ha statlig ersättning för skall specificeras med exakta belopp verifieras med olika handlingar som styrker kostnaderna, lönelistor, kopior av fakturor etc.
- Schabloniserade kostnader redovisas av kommunen för olika typer av kostnader. Beloppens storlek har fastställts i samråd med Sveriges kommuner och Landsting. Schablonbeloppen är kopplade till index och schablonbelopp presenteras på Räddningsverkets webbplats www.raddningsverket.se

Räddningsverket beslutar i ärenden om ersättning och verkets beslut i ersättningsfrågor kan överklagas hos Länsrätten i Värmland. I Räddningsverkets författningssamling SRVFS 2004:11 finns allmänna råd och kommentarer angående ersättning till kommuner för räddningstjänst och viss sanering.

För att kunna fatta korrekta beslut i ärenden om ersättning och för att kunna återsöka kostnaderna ställs ofta höga krav på noggrann skadedokumentation och kostnadsredovisning. Räddningsverket har utarbetat en dokumentationsmall, ORÄDD, och ett integrerat GIS-verktyg för dokumentation och redovisning.



Schematisk beskrivning av villkor för ersättning för kommunala oljeskyddsinsatser.

4.6.2 Statens återsökning av kostnader för oljeskyddsinsatser – IOPC-fonden.

För kostnader orsakade av olja utsläppt från tankfartyg med last av beständig olja hemmahörande i land inom fondkonventionen, kan staten återsöka ersättning från IOPC-fonden, International Oil Pollution Compensation Fund. Ersättningsanspråk förutsätter att skador samt räddnings- och saneringskostnader nogga redovisas.

Fonden ersätter kostnader som överstiger fartygets begränsningsbelopp enligt 10 kap. sjölagen. Kustbevakningen underrättar, på regeringens vägnar, fonden, om utsläppet kan antas leda till ersättningsanspråk. Räddningsverket sammanställer kommunernas ersättningskrav till justitiekanslern JK vilka sammanställer myndigheternas krav till fonden. I vissa fall överlåter JK till Räddningsverket och Kustbevakningen att själva sammanställa och inge ersättningsanspråken till fonden.

Även andra organisationer, den drabbade kommunen eller enskilda personer har rätt att gå direkt till IOPC-fonden med sina ersättningsanspråk för kostnader orsakade av oljeutsläpp från tankfartyg. IOPC-fonden har även gett ut en handledning för hur ersättningsanspråk bör utformas, "Claims manual".