



Ympäristöministeriö  
Miljöministeriet  
Ministry of the Environment

# **Nationell strategi för bekämpning av miljöskador fram till år 2025**

## Innehåll

1	Vision .....	4
2	Inledning.....	4
3	Riskhantering.....	4
3.1	Antalet transporter.....	4
3.2	Utsläpp som omfattas av bekämpningsberedskapen .....	5
3.3	Förebyggande av miljöskador .....	6
4	Bekämpningens mål .....	6
4.1	Minimering av utsläppens och bekämpningsåtgärdernas skadliga miljökonsekvenser .....	6
4.2	Kostnadseffektivitet .....	7
4.3	Värden som ska beaktas i bekämpningen.....	8
4.4	Omständigheter som påverkar utsläppets konsekvenser.....	8
4.5	Efterbehandlings mål .....	9
5	Bekämpningsberedskapen.....	9
5.1	Arrangemang och dimensionering av resurser.....	9
5.2	Att ta fram, upprätthålla och sprida lägesbilden under bekämpningsoperationen.....	10
5.3	Kombinationsfartyg och kombinationsbåtar .....	10
5.4	Övrig bekämpningsmateriel .....	10
5.5	Kompetens, utbildning och övningar .....	11
5.6	Beredskap att ta hand om oljeskadade fåglar .....	11
5.7	Internationellt samarbete .....	11
5.8	Informationsberedskap.....	12
6	Parter som deltar i bekämpningen och deras roller .....	12
6.1	Myndigheter som ansvarar för bekämpningen och handräckningsmyndigheter.....	12
6.2	Hamnar och lager .....	13
6.3	Andra företag som deltar i bekämpningsoperationer .....	13
6.4	Frivilliga .....	14
6.5	Lagändringar under beredning.....	14
7	Finansieringen av kostnaderna för beredskapen och bekämpningen och av skadestånd .....	15
7.1	Statsbudgeten .....	15
7.2	Oljeskyddsfonden.....	15
7.3	Beredskap för kemikaliebekämpning, med undantag av mineralolja.....	15
7.4	Utläggning på entreprenad och myndigheternas gemensamma projekt.....	16
7.5	Försäkringsbolag och synenämnder.....	16
8	Bekämpningsmetoder .....	18

8.1	Utvärdering och prioritering av metoder .....	18
9	Avfallshantering, mellanlagring och behandlingsberedskap .....	19

## 1 Vision

*Finland är Östersjöområdets ledande expert och vägvisare i bekämpningen av miljöskador, och satsar långsiktigt på att förebygga miljöskador samt utveckla och upprätthålla bekämpningsberedskapen.*

## 2 Inledning

I den nationella strategin för bekämpning av miljöskador behandlas bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och bekämpningens konsekvenser för miljön. Strategin styr verkställandet av lagstiftningen om bekämpning av miljöskador. Bekämpningen och bekämpningsberedskapen styrs dessutom av de regionala bekämpnings- och samarbetsplanerna för fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och planerna hos de verksamhetsutövare som innehar stora oljelager eller andra inrättningar som lagrar stora mängder olja eller andra skadliga ämnen vid kusten.

Åland har en egen lagstiftning om oljebekämpning, och landskapsregeringen ansvarar för verkställandet av den.

Under Förenta nationerna sorterar Internationella sjöfartsorganisationen (IMO<sup>1</sup>), vars konvention om beredskap för, insatser vid och samarbete vid förorening genom olja (OPRC<sup>2</sup>) förutsätter att varje avtalspart sätter upp ett nationellt system för att snabbt och effektivt bekämpa oljeskador. Finlands nationella system består av den här strategin, en teknisk helhetsutredning<sup>3</sup> och publikationen ”Handlingsplan för stora fartygsoljeskador”<sup>4</sup> samt de ovannämnda planerna<sup>5</sup>.

Också konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö, dvs. den så kallade Helsingforskonventionen, förpliktar de fördragsslutande parterna att utarbeta en nationell bekämpningsplan<sup>6</sup>. Skyddskommissionen för Östersjön HELCOM<sup>7</sup> övervakar hur konventionen tillämpas.

## 3 Riskhantering

### 3.1 Antalet transporter

Antalet oljetransporter i havsområdena nära Finland är också internationellt sett betydande. Sjötransporterna från de ryska hamnarna i östra Finska viken har ökat betydligt under de senaste årtiondena och

<sup>1</sup> IMO = International Maritime Organization

<sup>2</sup> OPRC = The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990

<sup>3</sup> Suomen ympäristövaikojen torjunnan kokonaisselvitys 2017–2025, en helhetsutredning av experter vid Finlands miljöcentral om bekämpningen av miljöskador i Finland 2017–2025, (på finska).

<sup>4</sup> Miljöministeriets rapporter 26/2011: Handlingsplan för stora fartygsoljeskador – Organisering och ledning av bekämpningen samt informationsförmedling.

<sup>5</sup> Samarbetsplan för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Lag om bekämpning av oljeskador (1673/2009), 13 §

<sup>6</sup> Fördrag 2/2000: 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö och statsrådets förordning (35/2015), Bilaga VII, Insatser vid föroreningsolyckor, Regel 2, Beredskapsplanering.

<sup>7</sup> Helsinki Commission = HELCOM = en mellanstatlig organisation grundad av de stater som undertecknat konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö.

fyrubblats under perioden 2000–2010. Ungefär hälften av den olja som produceras i Ryssland och skeppas för export transporteras via Finska viken. Det här är en följd av byggandet av oljehamnarna i Primorsk och Ust-Luga och de oljeledningarna som dragits dit från de ryska produktionsområdena. Dessutom exporteras rysk olja via hamnarna i Sankt Petersburg, Vysotsk och Estland. Finlands livligaste oljehamnar ligger i Sköldvik i Borgå och i Nådendal. Dessutom har olja under de senaste åren transporterats till 13 andra finländska hamnar.

De tankfartyg som rör sig på Finska viken kan transportera över 150 000 ton olja. De största fartygen som besöker hamnen vid raffinaderiet i Nådendal i Skärgårdshavet kan transportera cirka 100 000 ton. Tankfartygen i Bottniska viken är mindre. På insjöområden är det förbjudet att transportera tung brännolja i lasttankar och även annan olja i lasttankar som gränsar till fartygets botten eller bordläggning.

Kemikalier är mycket olika och deras farliga egenskaper samt bekämpningssätten och bekämpningsmöjligheterna varierar avsevärt. Cirka 2 000 olika kemikalier transporteras sjövägen. Till dessa räknas också olika biobränslen och deras halvfabrikat.

Kemikalier transporteras i mindre volymer och med mindre fartyg än råolja och oljeprodukter, men trots det är kemikalier en betydande riskfaktor i sjöfarten. En olycka med en kemikalietanker eller ett containerfartyg som transporterar kemikalier kunde ha allvarliga konsekvenser för miljön och äventyra människoliv både på fartyget och i kustområdet. Många kemikalier exploderar och antänds lättare än olja. De kan också vara betydligt skadligare för hälsan och allvarligt skada miljö och egendom.

Sjötrafiken med tankfartyg, lastfartyg, passagerarfartyg, fiskefartyg eller andra fartyg kommer knappast att minska i de finländska vattenområdena i fortsättningen. Den privata båttrafiken kommer sannolikt att öka. Den automatiserade trafiken för med sig nya risker och möjligheter som måste beaktas i utvecklingen av bekämpningsberedskapen. Risken för miljöskador torde förbli minst lika stor som nu också i framtiden.

### **3.2 Utsläpp som omfattas av bekämpningsberedskapen**

Planeringen av bekämpningen av oljeskador till havs utgår från en situation där två av lasttankarna på ett oljetankfartyg skadas i en grundstötning eller en fartygskollision. Den eventuella oljeskada som beredskapen baseras på fastställs enligt tankstorleken på de tankfartyg som trafikerar området. På det här sättet har den målsatta beredskapsnivån för oljeskador fastställts till 30 000 ton på Finska viken och 20 000 ton på Skärgårdshavet och Ålands hav. På Bottniska viken är nivån 5 000 ton. På Saimen är den största sannolika olyckan ett oljeläckage på 300 ton, antingen från land eller från bränsletanken på ett fartyg. Beredskapsmålet justeras tidvis enligt utvecklingen av hamnarna, farlederna och fartygstrafiken.

Fartygsoljeskador orsakas oftast av läckage från fartygens egna bränsletankar. Även utsläpp på land från anläggningar, lager, tankbilar och godstågens tankvagnar kan genom rör och diken rinna ut i vattendragen. Olje- eller kemikalieutsläpp som hamnat i ett vattendrag kan påverka grundvattnet.

Olje- och kemikalieutsläpp på land som inte hamnat i vattendrag bekämpas primärt genom att utsläppen samlas upp och förorenad jord forslas bort för ändamålsenlig sanering. I vissa fall kan marken också renas på plats. I alla dessa situationer styr grundvattenskyddet bekämpningen. I marken beter sig emellertid olika utsläpp på olika sätt, och det här försvårar bedömningen av riskerna.

### 3.3 Förebyggande av miljöskador

Det är betydligt billigare att förebygga miljöskador än att bekämpa dem. Därför är det viktigt att de myndigheter som ansvarar för skadebekämpningen har ett nära samarbete med de myndigheter som ansvarar för transportsäkerheten.

På internationell nivå har avtal om säkerhet i sjötrafiken ingåtts bland annat inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), Europeiska unionen och Helsingforskonventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö. Fartygsolyckor kan förebyggas bland annat genom farledssäkerhet inklusive kontrollerad vintertrafik, styrning och övervakning av fartygstrafiken (VTS<sup>8</sup>, GOFREP<sup>9</sup>), inspektioner och besiktning av fartyg, hamnstatskontroller och främjande av gott sjömanskap genom rådgivning, information, attitydfostran och tillsyn.

Till exempel exceptionella väder- och isförhållanden, fel i fartygets ruttplanering samt last- och bränsleöverföringar mellan fartyg medför en särskild risk för miljöskador i vattenområdena. De här funktionerna kräver särskild uppmärksamhet, övervakning och anvisningar.

Myndigheterna förebygger utsläpp på land och påverkar verksamhetsutövarnas riskhantering och bekämpningsberedskap genom att informera och övervaka anläggningar och transporter av farliga ämnen.

*Resurser allokeras till nationella och internationella åtgärder som förebygger miljöskador och förbättrar sjösäkerheten.*

*Eftersom miljöskador inte helt kan förhindras genom förebyggande åtgärder måste uppmärksamhet också fästas vid upprätthållandet och utvecklingen av beredskapen för att bekämpa miljöskador.*

*Kompetensen, beredskapen och utrustningen för bekämpning av nya typer av utsläpp utvecklas för att bereda myndigheterna på att mångfalden av bränslen och kemikalier ökar och överföring av bränslen och laster mellan fartyg blir vanligare.*

## 4 Bekämpningens mål

### 4.1 Minimering av utsläppens och bekämpningsåtgärdernas skadliga miljökonsekvenser

Ett centralt mål för miljöskyddet är att förebygga och bekämpa miljöskador, inklusive upprätthållandet och utvecklingen av bekämpningsberedskapen. Utsläpp av olja eller andra kemikalier i miljön kan skada natur och människor och även medföra ekonomiska förluster. Dessutom kan utsläppen begränsa möjligheterna att utnyttja vattnet och stränderna i havet eller insjöarna. Miljökonsekvenserna av olja och andra kemikalier beror på utsläppets volym, egenskaper och spridning samt årstiden och den natur som är exponerad. Utsläppet har både omedelbara och långsiktiga konsekvenser för naturen, och de kan vara både

<sup>8</sup> VTS = Vessel Traffic Services, dvs. Trafikverkets fartygstrafikservice

<sup>9</sup> GOFREP = Gulf of Finland Reporting System, dvs. det anmälningssystem som upprätthålls av Helsingfors, Sankt Petersburgs och Tallinns trafikcentraler

direkta och indirekta. De synligaste omedelbara konsekvenserna av ett utsläpp är de nedsmutsade stränderna och fåglarna. De mest välkända långsiktiga konsekvenserna är anrikningen av kemikalier i näringskedjan och fortplantningsstörningarna hos botten-, land- och vattenlevande organismer. När levnadsförhållandena försämras för en eller flera arter påverkas andra arter indirekt via näringskedjor, och därigenom påverkas också balansen i ekosystemet.

Östersjön har på grund av sina egenskaper (brackvatten, grundhet, klimatförhållanden, instängdhet med långsamt vattenutbyte, fragmenterade kuster, unika organismer) klassificerats som ett särskilt känsligt havsområde. I en miljö där arterna är få kan hela ekosystemet förändras om bara en funktionellt viktig art försvinner. På grund av den fragmenterade kusten kan en stor oljeskada smutsa ned flera hundra kilometer kustlinje om bekämpningen på öppet hav och i kustvattnen inte lyckas innan oljan i stor omfattning driver i land.

Miljökonsekvenserna av ett utsläpp påverkas av dess storlek och art men också av bekämpningsstrategin, bekämpningsmetoderna och valet av bekämpningsåtgärder. Bekämpningens primära syfte är att förebygga utsläppets och bekämpningens skadliga effekter för miljön och att göra det möjligt för ekosystemen att återhämta sig och uppnå samma tillstånd som före olyckan. Bekämpningsmetoderna ska väljas så att de inte utgör ett hinder för att uppnå de här målen. Bekämpningen ska också främja återhämtningen och möjligheterna att tryggt utnyttja havet, vattendragen och vattnet så att de ekonomiska konsekvenserna för allmänheten, näringslivet och samhället förblir så små som möjligt. Dessutom försöker man genom en ändamålsenlig bekämpning skydda eller återställa trivseln i vattendragen och på stränderna och möjligheterna att utnyttja dem i rekreationssyfte.

## 4.2 Kostnadseffektivitet

De totala kostnaderna förorsakade av utsläppet och bekämpningen av skadan minskar om bekämpningsoperationen inleds snabbt.

När en olycka inträffar försöker man i första hand stoppa läckaget från det skadade fartyget. I andra hand begränsar man läckaget genom att stabilisera fartyget till exempel genom att flytta bort oljan, kemikalierna eller den fasta bulklasten. Det skadade fartyget kan också bogseras till en skyddad plats. De här åtgärderna är alltid kostnadseffektiva jämfört med att samla upp utsläpp från vattenytan, botten eller stränderna och behandla det uppsamlade farliga avfallet.

Behovet av effektiv bekämpning på öppet hav är större ju mer fragmenterad den kust är som hotas av oljeskadan. Uppsamlingen av den olja som läckt ut i havet effektiviseras stegvis under de första dagarna i takt med att de engagerade bekämpningsresurserna ökar. Bekämpning och efterbehandling på land är långvarig, arbetsintensiv och logistikkrävande verksamhet och orsakar därför betydande kostnader.

Bekämpningen samt lagringen och behandlingen av oljigt avfall i anslutning till bekämpningen samt återställandet och återhämtningen av förorenade stränder och områden kan ta flera månader eller rentav år.

Det gäller att beakta försäkringsbolagens deltagande, dokumentera olyckans kostnader och motivera de åtgärder som vidtas. Under hela bekämpningsoperationen ska man ta hänsyn till att skadevållaren, försäkringsbolaget eller internationella oljeskadefonden står för kostnaderna. Därför är det viktigt att kostnaderna dokumenteras omsorgsfullt och att bekämpningsåtgärderna motiveras.

Samarbetet mellan de myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador, till exempel i form av gemensamma utvecklingsprojekt, anskaffningar, kompatibilitet mellan myndigheternas ledningssystem samt mångsidigt användbar bekämpningsmateriel, gör bekämpningsberedskapen inför miljöskador kostnadseffektivare. Samarbetet med privata aktörer och organisationer utvecklas.

### 4.3 Värden som ska beaktas i bekämpningen

Vid olyckor är den primära uppgiften alltid att rädda människoliv. När en bekämpningsoperation planeras måste man förutom själva bekämpningen av utsläppet också beakta omständigheter som eventuellt uppstår i samband med bekämpningen och som är av betydelse för miljön och samhället, till exempel skyddet av sällsynta arter eller säkerställandet av människors säkerhet. Ju mer omfattande miljöskadan och bekämpningen är, desto sannolikare är att de myndigheter som ansvarar för bekämpningen är tvungna att överväga de eventuella åtgärdernas konsekvenser för allmänna och privata intressen. För att uppnå ett mål kan man bli tvungen att göra uppoffringar på annat håll. För att kunna väga olika värden och intressen mot varandra måste bekämpningsledaren ha stöd av experter inom olika branscher.

I vissa situationer kan också politiska beslut behövas för att fälla avgöranden, till exempel vid beslut om att tömma ett fartygsvrak, om stora byggarbeten med tillfälliga vägar och bryggor som främjar bekämpningen eller om att ta i bruk markområden som mellanlager för avfall.

Bekämpningen ska ta hänsyn till skyddet av områden som är känsliga för föroreningar samt utrotningshotade djur, växter och naturtyper. Känsligheten för föroreningar varierar ofta bland annat beroende på årstiden. Bedömningen av de olika faktorernas inverkan förutsätter mångsidig naturvetenskaplig expertis.

Omständigheter relaterade till folkhälsan och individens hälsa, till exempel begränsningar i rätten att utnyttja vatten, fiska eller vistas på berörda områden, förutsätter att myndigheterna har medicinsk och toxikologisk expertis och tillförlitliga informationskanaler för att kunna förmedla varningsmeddelanden och meddelanden om hälsorisker.

Ett utsläpp kan på kort sikt påverka möjligheterna att använda stränder och vattenområden i rekreations syfte och på lång sikt eventuellt också påverka fastigheternas värde, områdets anseende och turistnäringen.

Om användningen av vattnet eller området måste begränsas på grund av utsläppet kan de ekonomiska konsekvenserna för fiske, fiskodling och andra industrier och näringar som utnyttjar vattendraget eller vattnet bli betydande.

### 4.4 Omständigheter som påverkar utsläppets konsekvenser

Istället kan förhindra ett utsläpp från att driva iland, men samtidigt kan det försvåra uppsamlingen av utsläppet. Tjälén kan fördröja spridningen av ett utsläpp till grundvattnet.

Väderförhållandena, marken, yt- och grundvattnets strömningar, vattendjupet och strandtypen påverkar utsläppets spridning och möjligheterna att samla upp utsläppet i bekämpningsskedet, men också saneringsåtgärderna under efterbehandlingen och naturens återhämtning efter skadan. Särskilt utsläppets långsiktiga konsekvenser beror i hög grad på utsläppets spridning i marken och strandzonen, på hur utsläppet bryts ned och på de metoder som använts vid bekämpningen. Under vissa omständigheter kan ett oljeutsläpp ännu efter tiotals år påverka till exempel organismernas fortplantning.



## 4.5 Efterbehandlingsmål

Inte ens effektiva bekämpningsåtgärder kan alltid förhindra att olja eller flytande kemikalier flyter iland. Med efterbehandling avses de åtgärder för bekämpning av oljeskador som vidtas när spridningen förhindrats. Det tar veckor eller rentav månader att rengöra stränder som förorenats i stor omfattning, eftersom målet är att avlägsna det skadliga ämnet från naturen. Kriterier och vid behov tillämpningsanvisningar för att avsluta efterbehandlingen ska tas fram så att den myndighet som ansvarar för efterbehandlingen utifrån kriterierna kan fatta ett administrativt beslut om att avsluta åtgärderna. Vanligen måste man acceptera att det dröjer innan naturen återhämtat sig fullständigt.

Genom återställande åtgärder som går längre än själva efterbehandlingen försöker man återställa möjligheterna att utnyttja stränderna och skapa förutsättningar för naturens ekosystem att återhämta sig efter skadan. Eventuella återställningsåtgärder efter efterbehandlingen ingår inte i myndigheternas ansvar.

*Genom bekämpning av miljöskador minskas i första hand utsläppets och bekämpningsåtgärdernas skadliga effekter på naturen och samhället.*

*Kriterier och vid behov tillämpningsanvisningar tas fram för att definiera en målnivå för efterbehandlingen.*

## 5 Bekämpningsberedskapen

### 5.1 Arrangemang och dimensionering av resurser

Målet med bekämpning av oljeskador på öppet hav är att stoppa spridningen av oljan till havs inom tre dygn efter oljeutsläppet under den isfria tiden, vid behov tillsammans med grannländernas myndigheter. Under isförhållanden ska motsvarande resultat uppnås inom tio dygn.

Vid fartygsolyckor inträffar största delen av eventuella oljeläckage vanligen omedelbart efter olyckan.

Huvuddelen av oljebältet borde gå att stoppa på öppet hav med bekämpningsfartyg och länsar så att oljan kan samlas upp från länsarna. För att stoppa oljebälten mellan den yttre och den inre skärgården behövs under det första dygnet samma mängd vanliga havslänsar som den mängd större havslänsar för öppet hav som behövs utanför skärgården. Hur oljebältet utvidgas och avancerar och vilket område som påverkas beror på typen och mängden av olja, vinden, strömmarna, hur länge läckaget pågått och det läckande fartygets rörelser innan det stannar. Mängden länsar som behövs för att stoppa ett oljebälte som drivit i tre dygn kan vara tio gånger större än den mängd som behövs under den första dagen.

Stränderna ska i huvudsak kunna saneras inom tre månader. Till strandbekämpningen hör också att förhindra att olja som drivit i land hamnar i vattnet på nytt.

På insjöarna är det förbjudet för tankfartyg att transportera olja som last<sup>10</sup>, men sådan olja som läcker ut i vattnet från fartygets bränsletank till exempel efter en grundstötning eller en kollision kan orsaka skada. På insjöarna ligger stränderna nära och bekämpningen av oljeskador kräver ofta förutom sanering av

<sup>10</sup> På oljetankfartyg som trafikerar insjöområden är det förbjudet att transportera: 1) tung brännolja i lasttankar och 2) vilken som helst olja i lasttankar som gränsar till fartygets botten eller bordläggning

stränder också skyddsåtgärder vid vattentäkter och på grundvattenområden. Till insjöarnas särdrag hör det stora antalet skyddsområden och de många broarna, landsvägarna och järnvägarna i närheten av vattendragen. Utsläppsbekämpning i insjöarnas strömmande vatten är särskilt utmanande. Dessutom används sjövattnet på många orter som hushållsvatten, och industri- och kraftverk utnyttjar det som process- och kondensvatten.

Olyckor med kemikalielaster, fast bulklast och förpackat farligt gods är ovanligare än oljeskador. I takt med att produktionen och användningen av bibränslen och andra nya typer av bränslen ökar behöver också relaterade specialfrågor utredas för att bekämpningsberedskapen ska kunna anpassas och ändamålsenliga bekämpningsmetoder väljas. Egenskaperna och beteendet hos bibränslen, nya fartygsbränslen och deras komponenter utreds enligt behov med avseende på bekämpning av utsläpp.

Bekämpningsmetoderna beror på egenskaperna och aggregationstillståndet hos den kemikalie som transporteras som bulklast. Vanligen är det lättare att hantera förpackade kemikalier än kemikalier i bulkform, eftersom förpackningarna begränsar risken för att kemikalierna läcker ut i miljön. De farligaste kemikalierna transporteras vanligen inte alls som bulklast.

## 5.2 Att ta fram, upprätthålla och sprida lägesbilden under bekämpningsoperationen

I bekämpningen av miljöskador deltar flera myndigheter och intressentgrupper med det gemensamma målet att så effektivt som möjligt bekämpa skador. Ett effektivt agerande förutsätter att de olika parterna har en så enhetlig och aktuell bild som möjligt av skadan, och att lägesbilden kompletteras av de deltagande myndigheterna under bekämpningsoperationens lopp. Den allmänna ledaren för bekämpningsarbetet upprätthåller lägesbilden och sprider den till de deltagande parterna.

## 5.3 Kombinationsfartyg och kombinationsbåtar

För oljebekämpning till havs förfogar finska staten över myndigheternas kombinationsfartyg, varav en del också är utrustade för bekämpning av fartygskemikalieolyckor. Räddningsverken har hundratals båtar som används för bekämpningsuppdrag. Dessutom har myndigheterna avtal med några rederier om bekämpningsberedskap på deras kombinationsfartyg.

## 5.4 Övrig bekämpningsmateriel

Staten och räddningsverken behöver tillräckligt med länsmateriel och övrig bekämpningsmateriel. Olika oljeprodukter kräver delvis olika typer av materiel eller materiel som kan anpassas. Materielen för oljebekämpning anskaffas på ett ekonomiskt sätt och genom att utnyttja alla aktörers resurser. Materielens mängd, urval och skick ska upprätthållas genom kontinuerlig service och systematiska ersättande anskaffningar. Den myndighet som samordnar bekämpningsberedskapen bedömer behovet av materiel med avseende på mängden och urvalet i samråd med de andra myndigheter som deltar i bekämpningen.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> År 2017 är mängden länsar för öppet hav cirka 30 kilometer, havslänsar 40 kilometer och skärgårdslänsar 80 kilometer.

## 5.5 Kompetens, utbildning och övningar

Räddningsinstitutet ansvarar för utbildningen av räddningsväsendets personal. Gräns- och sjöbevakningsskolan ansvarar för utbildningen av Gränsbevakningsväsendets personal. Den myndighet som ansvarar för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor sköter i samarbete med läroanstalterna utbildningen och träningen av de formationer som grundats för att ge internationellt bistånd.

De lägesbildssystem, till exempel BORIS, som de myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador använder gemensamt utnyttjas också som utbildningsplattform. Ändringar i oljebekämpningsuppdragen till följd av administrativa förändringar kräver att samarbetet mellan utbildningsparterna samt utbildnings- och övningsstrategin utvecklas.

## 5.6 Beredskap att ta hand om oljeskadade fåglar

Finland har beredskap att ta hand om oljeskadade djur, i huvudsak fåglar. Förfarandet i Finland är att fånga, behandla och släppa en så stor del som möjligt av de oljeskadade fåglarna. Exemplar som inte kan fångas eller behandlas på ett ändamålsenligt sätt måste avlivas.

## 5.7 Internationellt samarbete

Utvecklingen av bekämpningsberedskapen inför fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor sker i samarbete med grannländernas myndigheter. De finländska myndigheterna strävar efter att så snabbt som möjligt delta också i bekämpningen av utsläpp på grannstaternas territorier för att långväga spridning ska kunna begränsas. Bekämpningen är emellertid möjlig endast på begäran av och under ledning av grannstaten.

Finland har undertecknat både globala, regionala och bilaterala avtal om bekämpningssamarbete<sup>12</sup>. Inom ramen för de regionala och bilaterala avtalen ordnas regelbundna sammankomster och gemensamma övningar mellan parterna. En gemensam målnivå för den internationella bekämpningsberedskapen har definierats bland annat i HELCOMs rekommendation. Europeiska unionens medlemsländer samarbetar med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). Den myndighet som föreskrivs i lag ansvarar för att begära internationellt bekämpningsbistånd till Finland och för att sända bistånd för att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor på havs-, land- och insjöområden utanför Finland. De internationella avtal om bekämpningssamarbete som Finland ratificerat omfattar också landskapet Åland.

---

<sup>12</sup> Avtal om bekämpningssamarbete:

- Förenta nationernas Internationella sjöfartsorganisations (IMO) konvention om beredskap för, insatser vid och samarbete vid förorening genom olja (OPRC)
- OPRC-HNS-protokollet om bekämpning av fartygskemikalieolyckor i anslutning till det ovan nämnda avtalet.
- Konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö, som i fråga om verkställandet övervakas av Helsingforskommissionen HELCOM
- De nordiska ländernas oljebekämpningsavtal, dvs. Köpenhamnsavtalet om oljebekämpning
- Avtalet om arktiskt oljebekämpningssamarbete.
- Det bilaterala avtalet mellan Finland och Ryssland
- Det bilaterala avtalet mellan Finland och Estland

## 5.8 Informationsberedskap

Genom att informera aktivt och systematiskt strävar man efter att ge allmänheten anvisningar, minska spridningen av motstridiga och felaktiga uppgifter och förebygga att de som deltar i bekämpningsoperationen tar skada.

Den part som leder bekämpningen är ansvarig för att informera om bekämpningsåtgärderna.

Det ministerium som ansvarar för bekämpningen av miljöskador ansvarar tillsammans med bekämpningsledaren för att samordna och leda informationsarbetet vid stora olje- eller fartygskemikalieolyckor till havs. Informationen är en inövad och planmässig funktion. Det ministerium som ansvarar för bekämpningen har huvudansvaret för informationen om bekämpningsoperationen. Informationsenheterna hos ministeriet och den myndighet som ansvarar för ledningen av bekämpningsarbetet samordnar informationsansvaret sinsemellan och håller tät kontakt med statsrådets kansli och de övriga myndigheter som ansvarar för bekämpning av miljöskador och för efterbehandling samt deras informationsansvariga.

*I internationell jämförelse är beredskapen för bekämpning av miljöskador god, men inte tillräcklig när det gäller att bekämpa stora miljöskador. Beredskapen för bekämpning av oljeskador och reaktionshastigheten måste utvecklas i första hand i skärgården, i grunda vatten, i mörker och under isförhållanden.*

*Beredskapen för bekämpning av fartygskemikalieolyckor och olyckor med fast bulklast och förpackat farligt gods kräver planering och mer utrustning och övning.*

*Bekämpningsmaterielen hålls i gott skick och förnyas och utökas planmässigt.*

*Tidpunkterna för uppdateringen av räddningsverkens bekämpningsplaner och samarbetsplanerna för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor samordnas. Målet med samarbetsplanerna är att samordna planeringen av räddningsverkens, hamnarnas och lagrens bekämpningsberedskap så att planeringsprocesserna främjar utvecklingen av bekämpningsberedskapen och gemensam upphandling av materiel.*

*Genom nationell planering säkerställs tillgången till ett tillräckligt antal flyttbara containrar utrustade för behandling av oljeskadade djur samt personal som är utbildad för att använda dessa.*

*Fokus ligger på utveckling, samanskaffning och gemensam upphandling och användning av myndigheternas kombinationsfartyg, kombinationsbåtar och kompatibla ledningssystem.*

## 6 Parter som deltar i bekämpningen och deras roller

### 6.1 Myndigheter som ansvarar för bekämpningen och handräckningsmyndigheter

De ansvariga statliga myndigheterna, landskapsmyndigheterna och de kommunala myndigheterna sörjer för räddningsverksamheten inom sina ansvarsområden vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieo-

lyckor. Myndigheterna, inrättningarna och affärsverken är skyldiga att delta i planeringen av bekämpningen av miljöskador och att vid olyckor och tillbud handla så att räddningsverksamheten kan skötas effektivt.

Verkningsgraden och kostnadseffektiviteten i bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor främjas av att samarbetet mellan de olika parterna är samordnat och arbetsledningen tydlig. Samarbetet i utvecklingen av beredskapen genomförs förutom på fältet också i form av gemensamma övningar och seminarier, i den nationella delegationen för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och i de regionala samarbetsgrupperna. Kostnadseffektiviteten i utvecklingen och upprätthållandet av bekämpningsberedskapen säkerställs tack vare kombinationsfartyg som är utrustade för skadebekämpning, myndigheternas gemensamma utrustning och genom samordnad upphandling.

De myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador kan besluta att anlita frivillig hjälp. Då sköts uppdragen alltid under ledning av myndigheterna. I räddningsverksamheten kan man ta hjälp av olika avtalsbrandkårer och andra sammanslutningar inom räddningssektorn samt övriga organisationer och personer. För att frivilliga ska kunna delta krävs det att de har tillräckliga kunskaper och kondition för uppdraget och tillgång till lämplig och säker utrustning, organisering och anvisningar.

Riksmyndigheterna är skyldiga<sup>13</sup> att bistå de åländska myndigheterna på begäran av landskapsstyrelsen. Vid handräckning ska myndigheterna beakta Ålands demilitariserade ställning.

## 6.2 Hamnar och lager

Innehavare till oljelager med 100 000–1 000 000 liter olja ska ha rimlig bekämpningsberedskap, dvs. materiel och personal som instruerats i hur den används.

Om det finns en miljon liter olja eller mer på samma lagerområde ska innehavaren ha en plan för hur bekämpningen ska ordnas och en namngiven ansvarig person som har i uppgift att ansvara för arrangemangen i samband med bekämpningen. Hamnar och lager på kusten ska i sina planer och sin materielupphandling även beakta förebyggande, begränsning och bekämpning av fartygskemikalieolyckor.

På order av den myndighet som ansvarar för bekämpningen av miljöskador är lagerinnehavarna och andra verksamhetsutövare skyldiga att ställa sin bekämpningsmateriel och den personal som instruerats i användningen av den till myndigheternas förfogande, om det inte orsakar verksamhetsutövaren oskäligt besvär.

De regionala samarbetsplanerna för bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor inkluderar en utredning över de planeringsskyldiga hamnarnas och inrättningarnas bekämpningsresurser.

## 6.3 Andra företag som deltar i bekämpningsoperationer

I syfte att förbättra beredskapen för oljebekämpning ingår de myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador serviceavtal med rederier om att ta in kombinationsfartyg som är utrustade med bekämpningsmateriel som en del av bekämpningsberedskapen och om deras deltagande i skadebekämpningen.

---

<sup>13</sup> Självstyrelselag för Åland 31 § (1144/1991, 68/2004)

Man kan behöva bistånd från ett räddningsföretag för att nödbogsera ett skadat fartyg.

Under bekämpningsoperationen ingår den ansvariga myndigheten vid behov avtal med företagare i olika branscher om att ordna transport-, catering-, inkvarterings-, bevaknings- och andra stödtjänster för de personer som deltar i bekämpningen samt skaffar den tilläggsutrustning som behövs via kommersiella leverantörer. Den ansvariga myndigheten avtalar om att inrätta tillfälliga lager- och behandlingsplatser för bekämpningsavfallet med företagare i schaktnings- och avfallshanteringsbranschen.

## 6.4 Frivilliga

När frivilliga deltar i bekämpningen sker det alltid under ledning av myndigheterna, på myndigheternas ansvar och med myndigheternas godkännande.

I de regionala samarbetsplanerna för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor anges vilka resurser som finns att tillgå hos frivilligorganisationer. Anlitandet av frivilliga resurser ordnas på det sätt som anges i de regionala räddningsverkens planer för bekämpning av oljeskador. WWF Finland har specialgrupper som utbildats i hur man sköter och hanterar oljeskadade fåglar och andra djur och ledaren för bekämpningsarbetet kan larma dem vid behov. Grupper som utbildats i sanering av stränder och andra beredskapstrupper larmas via den frivilliga räddningstjänsten (Vapepa).

Vissa frivilligorganisationer har egna fartyg och annan utrustning samt den yrkeskunskap, behörighet och lokalkännedom som behövs för att sköta uppdragen. De frivilliga kan bland annat delta i spaningsverksamheten, informationen till allmänheten, personalförvaltningen, ordnandet av mat och inkvartering, kommunikationen och första hjälpen. Dessutom kan kunniga frivilliga bistå med att hålla djuren på avstånd från utsläppet och fånga, transportera eller avliva oljeskadade djur.

## 6.5 Lagändringar under beredning

Inrikesministeriet bereder som bäst en regeringsproposition om ändring av räddningslagen (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring och temporär ändring av räddningslagen och av vissa andra lagar). Genom ändringen överförs ansvaret för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor från miljöministeriet till inrikesministeriet den 1 januari 2019. Ministerierna ställer sig enhälligt bakom propositionen, som lämnades till riksdagen i mars 2018 (RP 18/2018 rd).

Ändringen av räddningslagen innebär, när den träder i kraft, att inrikesministeriet leder, styr och övervakar bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Räddningsväsendet ansvarar för skadebekämpningen inom sina egna mark- och vattenområden. Gränsbevakningsväsendet ansvarar för bekämpningen av skador som orsakas av fartyg på Finlands territorialvatten eller inom Finlands ekonomiska zon. Gränsbevakningsväsendet samordnar också myndigheternas beredskap för bekämpning av oljeskador och kemikalieolyckor på öppet hav. Statliga myndigheter, landskapsmyndigheter och kommunala myndigheter samt deras inrättningar och affärsverk är skyldiga att delta i planeringen av räddningsverksamheten och att vid olyckor och tillbud handla så att räddningsverksamheten kan skötas effektivt.

När landskapslagen (RP 15/2017 Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården osv.) träder i kraft den 1 januari 2020 överförs räddningsväsendets uppgifter i de nuvarande 22 områdena till räddningsväsendet i 18 landskap. Även Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet inleder sin verksamhet den 1 januari 2020

(Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter) och de nuvarande närings-, trafik- och miljöcentralerna läggs ned.

*Ansvar för bekämpningen av miljöskador ligger hos de myndigheter som anges i lag.*

*Andra myndigheters och näringslivets deltagande i utvecklingen av bekämpningsberedskapen stöds genom att utvidga övningsverksamheten, utbildningen, planeringen och det övriga samarbetet.*

*Lagen föreskriver inte vilken myndighet som ska ansvara för nödbogseringsberedskapen. Beredskapen ska beaktas i samarbetsplanerna för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och i planeringen av skyddade platser.*

*De myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador utnyttjar vid behov frivilligorganisationernas tjänster och resurser och förbättrar förutsättningarna för de frivilligas deltagande. En enhetlig verksamhetsmodell utarbetas för utbildningen för frivilliga och anlita det av dem i oljebekämpning.*

## **7 Finansieringen av kostnaderna för beredskapen och bekämpningen och av skadestånd**

### **7.1 Statsbudgeten**

Staten finansierar utvecklingen och upprätthållandet av beredskapen för bekämpning av miljöskador med budgetmedel. Statsbudgeten har ett särskilt moment för bekämpning av miljöskador (beredskap och kapacitet). Även de statliga myndigheternas omkostnader täcks genom budgeten.

### **7.2 Oljeskyddsfonden**

Oljeskyddsfonden i anslutning till miljöministeriet är en fond som står utanför statsbudgeten och som betalar ersättningar för oljeskador och bekämpningen av dem samt för kostnader som uppkommit av återställandet av miljön. Kostnader för skadebekämpning och återställande av miljön ersätts endast till den del förorenaren inte kan ställas till svars. Fonden betalar ersättningar och beviljar räddningsverken och de statliga myndigheter som ansvarar för bekämpningen av oljeskador understöd för anskaffning av bekämpningsmateriel och för kostnader som uppkommit av att upprätthålla bekämpningsberedskapen. Även andra som deltar i bekämpningsberedskapen kan beviljas understöd enligt prövning. Medlen för oljeskyddsfonden samlas in genom oljeskyddsavgifter som tas ut på olja som importerats till och transporteras via Finland och som omfattas av avgiften.

### **7.3 Beredskap för kemikaliebekämpning, med undantag av mineralolja**

Till oljeskyddsfonden samlas pengar genom den oljeskyddsavgift som tas ut i samband med import och transitering av mineraloljebaserade produkter. För ersättning av skador som orsakas av andra oljeprodukter, kemikalier, fasta bulklaster och förpackat farligt gods finns ingen motsvarande finansiering, inte heller för utvecklingen och upprätthållandet av beredskapen för bekämpning av dem.

Enligt lagen om oljeskyddsfonden avses med olja råolja och därav härledda oljeprodukter, oljehaltiga blandningar, spillolja och oljigt avfall. Oljeskyddsavgiften i sin tur tas ut för flytande produkter på mineraloljebas som faller under tulltariffens positioner och som har en oljehalt på minst 70 viktprocent. Fondens användningsändamål och finansieringsbas utesluter ersättning av kostnader för skador som orsakas av andra än oljeprodukter och för beredskapen för bekämpning av dem. Kostnaderna för kemikalieolyckor och beredskapen för bekämpning av dem täcks genom statsbudgeten utan någon särskilt angiven andel (öronmärkning). Det förklarar delvis att beredskapsnivån är lägre när det gäller kemikalieolyckor än när det gäller oljeskador. Det har betydelse nu när användningen av biobränslen ökar och mineraloljehalten i bränslet minskas.

#### **7.4 Utläggning på entreprenad och myndigheternas gemensamma projekt**

Den myndighet som ansvarar för bekämpningen av miljöskador kan konkurrensutsätta delar av bekämpningen och det operativa upprätthållandet av bekämpningsberedskapen hos privata företag. De myndigheter som ansvarar för bekämpningen av oljeskador kan ingå serviceavtal om kombinationsfartygens deltagande i oljebekämpningsberedskapen samt hyra lagerlokaler för utrustning och avtala om inrättandet, underhållet och bevakningen av sådana. Underleveransprojekt för utveckling av utrustningen har också lagts ut på privata företag.

De myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador samarbetar med andra myndigheter i utvecklingen och upphandlingen av båtar och annan utrustning, materiel och kompetens.

#### **7.5 Försäkringsbolag och synenämnder**

För miljöskador som orsakas av fartyg ansvarar fartygets redare. Kostnader som orsakats av skadan ersätts normalt ur fartygets ansvarsförsäkring (P&I-försäkring). Försäkringsbolaget deltar i egenskap av betalarens representant i de beslut som fattas under bekämpningen genom att ta ställning till huruvida kostnaderna för de åtgärder som ersätts är rimliga. Beslut om ersättningarna fattas genom avtal eller i sista hand genom rättsprocesser.

Kostnaderna för skador som orsakas av oljetankfartyg kan dock bli så höga att fartygets försäkring inte räcker till för att täcka dem. För sådana situationer har man inrättat en internationell oljeskadefond (IOPC Fund 1992) och en tilläggsfond (Supplementary Fund). Finland är medlem i båda fonderna. Den nationella oljeskyddsfonden betalar kostnaderna för oljeskador som orsakas av tankfartyg endast när man är tvungen att vänta länge på ersättning ur försäkringen eller den internationella fonden eller när dessa inte ersätter skadan till fullt belopp. De fartygsolyckor som oftast ersätts ur oljeskyddsfonden är bränsleläckage från fraktfartyg då man inte känner till vem som orsakat läckaget.

Ur oljeskyddsfonden ersätts kostnader som orsakas av oljeskador och bekämpningen av dem samt återställandet av miljön, om den ersättningsskyldiga, det bolag som beviljat ansvarsförsäkringen eller någon annan ansvarig inte till fullt belopp kunnat avkrävas ersättningen. Den ersättningsskyldiga ska återbetala ersättningarna till oljeskyddsfonden.

Den som lider av en skada som orsakats av utsläpp kan genom avtal eller civilrättslig process ansöka om ersättning hos skadevållaren även för sådana eventuella återställningsåtgärder som vidtas efter efterbehandlingen och som inte hör till myndigheternas uppgifter.



Det internationella HNS-protokollet 2010<sup>14</sup> om ersättningsansvaret vid fartygskemikalieolyckor är ännu inte (2017) i kraft.

Vid behov tillsätts en synenämnd för att utreda skadefallet och relaterade ersättningsfrågor. Synenämnden upprättar en slutrapport över sitt arbete.

---

<sup>14</sup> Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (2010 HNS Protocol).

*Anslagen för bekämpning av miljöskador i den av riksdagen antagna budgeten används kostnadseffektivt.*

*De möjligheter som de internationella samarbetsavtalen ger och de krav de ställer beaktas i utvecklingen av bekämpningsberedskapen.*

*Det utreds vilka kostnadseffektiva och miljömässigt hållbara utvecklingsmöjligheter som kan uppnås genom samarbete mellan de myndigheter som ansvarar för bekämpningen av miljöskador, näringslivet och frivilligorganisationerna.*

*Alternativa finansieringslösningar utreds i fråga om beredskapen för bekämpning av skador som orsakas av kemikalier, fasta bulklaster, förpackat farligt gods och utsläpp av biobränslen.*

## 8 Bekämpningsmetoder

### 8.1 Utvärdering och prioritering av metoder

- Mekanisk oljebekämpning

Den primära bekämpningsmetoden är att samla upp oljan och avlägsna den från naturen. För uppsamling av olja till havs och i vattendrag används apparater som separerar oljan från vattnet och länsar som begränsar spridningen av oljan på vattenytan. Under isförhållanden är målet att separera oljan från isen och vattnet på plats utan någon särskild behandling av blandningen. I diken och bäckar används ytfördämningar för att separera oljan och förhindra att den sprider sig. Mark som förorenats av olja avlägsnas eller saneras biologiskt på plats. Samma metoder kan tillämpas vid bekämpningen av vissa kemikalier som flyter på ytan.

- Användning av bekämpningskemikalier som löser upp oljan eller får den att sjunka

Enligt rekommendation 1/8 i konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö (HELCOM) ska man i Östersjön inte använda ämnen som löser upp oljan i vattnet, dvs. dispersanter, utan tillstånd. Ämnen som får oljan att sjunka till botten ska inte användas överhuvudtaget. Man kan fatta beslut om att använda upplösande bekämpningskemikalier vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor på det sätt som föreskrivs i lag endast i undantagsfall då man försäkrat sig om att den metoden i det aktuella fallet är betydligt bättre än andra bekämpningsmetoder och att användningen av bekämpningskemikalien inte medför uppenbar fara för vattenförorening och inte heller har några andra negativa effekter för människors hälsa eller miljön.

En upplösande (dispergerande) bekämpningskemikalie kan påskynda den mikrobiologiska nedbrytningen av ett olje- eller kemikalieutsläpp, men de ekologiska långvariga och sekundära konsekvenserna är svåra att förutspå.

- Absorberande kemikalier

Lätta raffinerade oljeprodukter och andra kemikalier som inte som sådana kan samlas upp från vattenytan med hjälp av vanliga uppsamlingsborstar och oljelänsar kan samlas upp mekaniskt med hjälp av ämnen som sprids ut över ytan, dvs. så kallade sorbenter (absorbenter eller adsorbenter).

- Förbränning på vattenytan

Förbränning av olje- eller kemikalieutsläpp på plats kräver vanligen specialmateriel som inte finns i Finland.

- Bekämpning på stränderna

Bekämpningen på stränderna görs genom att samla upp oljan och det material den förorenat med händerna, spadar, borstar eller andra handredskap manuellt och lägga dem i avfallskärl på stränderna. Dessutom används vassklippare och andra maskiner.

- Uppföljning av utsläppens miljökonsekvenser samt varningar och begränsningar gällande användning av naturresurser

Om den kemikalie som hamnat i vattnet i huvudsak avdunstar, sjunker, reagerar kraftigt, brinner eller löses upp kan den inte samlas upp. Säkerheten för de fartygsbesättningar och personer som deltar i bekämpningen av en miljöolycka ska säkerställas och processen för uppföljning av miljökonsekvenserna ska inledas. På basen av miljökonsekvensbedömningen beslutar hälsomyndigheterna om eventuella begränsningar gällande användningen av vatten och fisk.

- Inga åtgärder

Bekämpningsmetoderna kan vålla miljön avsevärd skada. Därför ska åtgärdens konsekvenser övervägas från fall till fall och vägas mot alternativet att man inte inleder någon utsläppsbekämpning alls. Vissa bekämpningskemikalier och saneringsåtgärder i strandzonerna kan orsaka större miljöskador och kostnader än om naturen får återhämta sig själv.

*I utvecklingen av metoder för bekämpning av miljöskador beaktas förhållandena i Finlands vattendrag och särdragen i Österjöns ekosystem.*

*Genom forskning skaffas kunskap om oljors, kemikaliers och nya bränslens beteende i miljön.*

*Bekämpningsmetoderna utvecklas så att de också lämpar sig för bekämpning av kemikalier och nya bränslen.*

*Utvecklingen av materiel och metoder höjer nivån på miljöskyddet samtidigt som den upprätthåller kompetensen för bekämpning och beredskap och skapar förutsättningar för export av teknik och kunnande.*

## 9 Avfallshantering, mellanlagring och behandlingsberedskap

Olika typer av avfall uppkommer under hela bekämpningsoperationen. När oljebekämpning inleds till havs eller i vattendrag uppkommer farligt avfall (oljeblandat vatten). Den överlägset största mängden avfall uppkommer vid bekämpningen på stränderna där det samlas jord som förorenats av olja i varierande grad. Oljigt avfall sorteras redan i uppsamlingskedet i oljeblandat vatten, kraftigt förorenat uppsamlingsavfall, lindrigare förorenad jord och oljigt blandavfall. De sorterade avfallsfraktionerna hålls separata genom hela avfallshanteringskedjan.

Mellanlagring av oljigt avfall behövs för att oljebekämpningen ska kunna fortsätta med så få avbrott som möjligt. Under mellanlagringen får avfallet inte orsaka olägenhet eller fara för människor eller för miljön.

Mellanlagren för oljigt avfall placeras om möjligt i områden som i markanvändningsplaneringen reserverats för ändamålet och som är ändamålsenligt belägna med tanke på logistiken. Lagret ska kunna inrättas snabbt. Täta bottenkonstruktioner ska byggas för att hålla för såväl arbetsmaskiner som för kemiska effekter och köld. Eventuella läckage av oljeblandat vatten ska samlas upp och styras till en oljeavskiljningsbrunn eller någon annan behandling.

Det avfallshanteringsystem och hanteringskapaciteten som skapats för transport och hantering av avfall som uppkommer under normala förhållanden räcker inte för hantering av exceptionella mängder oljigt avfall. Miljötillståndsförfarandet för transport, lagring och behandling av farligt avfall bör utvecklas med hänsyn till sanerings- och återställningsförfaranden enligt avfallslagen och miljöskyddslagen<sup>15</sup>.

*Myndigheterna säkerställer att det finns tillräckligt med platser för mellanlagring och behandling av farligt avfall. De ser också till att det finns tillgång till behövlig behandlingsmateriel och byggnadsmaterial samt platser för mellanlagring.*

*I utvecklingen av avfalls- och miljöskyddslagstiftningen skapas smidiga tillstånds- och förvaltningsförfaranden för lagring, transport och behandling av farligt avfall.*

---

<sup>15</sup> Häiriötilanteiden jätehuolto – ehdotuksia lainsäädännön ja jätehuollon järjestämisen kehittämiseksi ” Jätealan huoltovarmuustoimikunta - Vahinkojätetyöryhmä. Helsingfors 18.5.2015