

# Samarbetsplan för sjöräddning (SAR)

Del 3–6



**Rajavartiolaitos**  
Gränsbevakningsväsendet  
The Finnish Border Guard



## Innehåll

Inledning .....	1
Beskrivning av samarbetsplanen för sjöräddning .....	1
Korrigeringar och uppdateringar .....	1
Del 3 Sjøräddningens ledningscentraler .....	2
3.1 Sjøräddningstjänstens ansvarsregion samt sjöräddningsdistrikt .....	2
3.2 Räddningsledare (SMC) .....	3
3.3 Ledare på olycksplatsen (OSC) .....	3
3.4 Koordinator för flygverksamheten (ACO) .....	3
3.5 Maritime Assistance Services (MAS) i Finland .....	4
Del 4 Sjøräddningstjänstens resurser för efterspaning och räddning .....	5
4.1 Sjøräddningstjänstens ansvarsregion (SRR) i Finland .....	5
4.1.1 Sjøräddningscentral (MRCC) och sjöräddningsundercentral (MRSC) .....	5
4.1.2 Kommunikation .....	6
4.1.3 Översikt över sjöräddningsenheter och andra resurser .....	7
4.1.4 Kommunikationsplan .....	8
4.1.5 Planering av sjöräddningstjänsten .....	9
4.1.6 Läkarkonsultationer (TMAS) och akutvårdstjänster till sjöss .....	10
4.1.7 Bekämpning och släckning av bränder samt farliga kemikalier och andra hot... ..	10
4.1.8 Allmänna arrangemang vid evakueringscentraler .....	11
4.1.9 Information till anhöriga .....	11
4.1.10 Avbrytande eller avslutande av eftersöknings- och räddningsinsatser .....	11
Del 5 Information i sjöräddningssituationer .....	13
Del 6 Regelbundna övningar .....	14



## Inledning

Enligt kapitel V i bestämmelse 7.3 i SOLAS-konventionen ska en samarbetsplan för sjöräddning upprättas i följande fall:

Passagerarfartyg som omfattas av kapitel I ska ombord förfoga över en plan för samarbete med aktuell sjöräddningstjänst vid nödsituationer. Planen ska utarbetas i samverkan mellan fartyget, redaren enligt definitionen i bestämmelse IX/1 och sjöräddningstjänsten. Planen ska innehålla bestämmelser om regelbundna övningar som utförs för att testa planens effektivitet. Planen ska baseras på de riktlinjer som har utarbetats av organisationen (IMO).

Fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten ska utarbeta en samarbetsplan för sjöräddning i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s anvisningar (MSC / Circ. 1079 / Rev. 1 inklusive bilagor). Syftet med samarbetsplanen är att i nödsituationer öka förutsättningarna till samarbete mellan fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten. De uppgifter som ingår i planen ska vara lättillgängliga och aktuella. På samma webbplats finns det också andra material som är relaterade till sjöräddning.

### ***Beskrivning av samarbetsplanen för sjöräddning***

Samarbetsplanen för sjöräddning består av sex delar med information om redaren (del 1), fartygen (del 2), sjöräddningstjänsten (del 3 och 4), informationen till media (del 5) och regelbundna övningar (del 6). Närmare anvisningar om hur samarbetsplanen ska upprättas finns i sjöräddningsdirektiven och på Gränsbevakningsväsendets webbsidor på adressen [www.raja.fi/sar](http://www.raja.fi/sar). Det finns också andra material relaterade till sjöräddning från samma webbplats

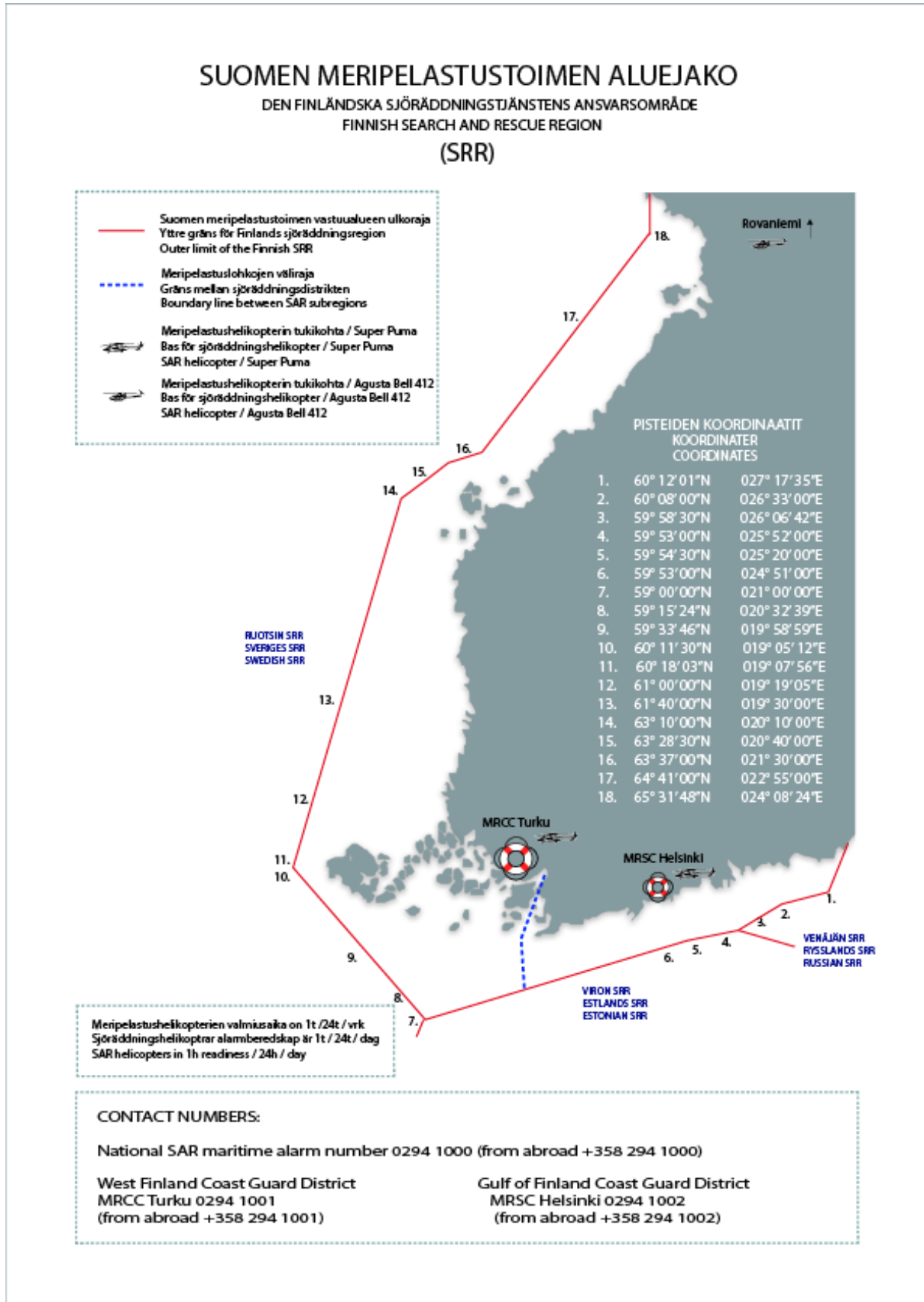
### ***Korrigeringar och uppdateringar***

Mindre korrigeringar i samarbetsplanen, som byte av telefonnummer eller kontaktpersoner, kan meddelas per e-post direkt till sjöräddningens ledningscentral. Större ändringar i uppgifterna om fartyg eller redare ska korrigeras genom en uppdatering av samarbetsplanen eller en del av den. Årligen i samband med övriga inspektioner av fartyget kontrolleras att samarbetsplanen är aktuell.



## Del 3 Sjöräddningens ledningscentraler

### 3.1 Sjöräddningstjänstens ansvarsregion samt sjöräddningsdistrikt





### **3.2 Räddningsledare (SMC)**

Räddningsledaren (Search and rescue Mission Coordinator, SMC) är en gränsbevakningsman som arbetar vid sjöräddningens ledningscentral, som är särskilt utbildad för detta arbete och vars uppgift är att leda efterspanings- och räddningsinsatser.

Räddningsledaren ska fastställa graden av kritiskt läge och ansvara för att de enheter som ska användas i den aktuella situationen larmas. I sjöräddningsdistriktet leder och samordnar räddningsledaren verksamheten i de enheter som deltar i eftersöknings- och räddningsinsatserna genom att fastslå deras uppgifter och ge nödvändiga order och anvisningar samt den information som behövs. Räddningsledaren ska vidare trygga enheternas verksamhetsförutsättningar och skaffa mer resurser om situationen kräver det. Räddningsledaren avgör när en eftersöknings- och räddningsinsats ska avbrytas och avslutas och när de enheter som har beordrats att delta i eftersöknings- och räddningsinsatsen ska befrias från sin uppgift.

### **3.3 Ledare på olycksplatsen (OSC)**

Ledare på olycksplatsen (On-Scene Coordinator, OSC) är en person som under ledning av räddningsledaren ska leda och samordna eftersöknings- och räddningsinsatserna på olycksområdet.

Vid behov kan räddningsledaren utse ytterligare en ledare på olycksplatsen. Denne är underställd räddningsledaren och har som uppgift att leda eftersöknings- och räddningsinsatserna på olycksplatsen utanför olycksfartyget.

Den som utses till ledare på en olycksplats ska vara en tjänsteman som är väl insatt i uppgiften. I brådskande fall, när det är nödvändigt för att rädda människoliv, kan till ledare på olycksplatsen tillfälligt utses också en annan för uppgiften kompetent person än en tjänsteman.

### **3.4 Koordinator för flygverksamheten (ACO)**

För koordinator för flygverksamheten (Aircraft Coordinator, ACO) - verksamheten krävs specialkunskaper om flygverksamhet. Den syftar till en effektiv koordinering av luftfartygen med vilken man vill åstadkomma en klar förbättring av flygräddningen och räddningsverksamheten. Metoderna grundar sig på långt utvecklade rutiner.

I den finländska ACO - modellen assisteras räddningsledaren i sjöräddningens ledningscentral av en tjänsteman vid Gränsbevakningsväsendet som har ACO - utbildning och som har fungerande modeller för räddningsledning samt ledningsförmåga. Personen påkallas hjälp från ANS Finland i form av flygledningpersonal med ACO - utbildning. Om det finns två koordinatörer för flygverksamheten är det lämpligt att de arbetar i par. I vissa speciellsituationer kan ACO agera på olycksplatsen.



### ***3.5 Maritime Assistance Services (MAS) i Finland***

På den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion svarar MRCC Åbo för tillhandahållandet av MAS-tjänster, dvs. stödtjänster till sjöfarten. MAS-tjänsterna stödjer sjöräddningstjänstens beredskapsplanering och den förebyggande verksamheten med tanke på kritiska lägen och olyckor inom sjöfarten. MAS-funktionen erbjuder fartygen en uttalad nationell kontaktpunkt vid assistansbehov av olika slag och för meddelanden.



## **Del 4 Sjöräddningstjänstens resurser för efterspaning och räddning**

### **4.1 Sjöräddningstjänstens ansvarsregion (SRR) i Finland**

#### **4.1.1 Sjöräddningscentral (MRCC) och sjöräddningsundercentral (MRSC)**

Sjöräddningens ledningscentraler, dit såväl sjöräddningscentralen som sjöräddningsundercentralen hör, har till uppgift att svara för det omedelbara upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen i sitt sjöräddningsdistrikt och för radiokommunikationen i kritiska lägen inom sjöräddningen. Räddningsledaren i sjöräddningens ledningscentral (SMC) leder efterspanings- och räddningsverksamheten och anvisar hjälp till personer som befinner sig i sjönöd. Till sin hjälp har räddningsledaren personalen vid ledningscentralen.

Sjöräddningens ledningscentral tar emot anmälningar om farosituationer när människor har hamnat i sjönöd bland annat:

- per telefon
- på nöd- och anropskanalerna VHF och MF-DSC
- muntligt på nödkanalerna VHF
- via systemet för mottagande av COSPAS-SARSAT-nödlarm

#### **VÄSTRA FINLANDS SJÖRÄDDNINGSDISTRIKT**

##### **MRCC Åbo**

PB 16 (Hertig Johans parkgata 21)  
20101 Åbo

#### **FINSKA VIKENS SJÖRÄDDNINGSDISTRIKT**

##### **MRSC Helsingfors**

PB 150 (Vilhelmsbergsgatan 6)  
00161 Helsingfors



## 4.1.2 Kommunikation

Sjöräddningens rikstäckande larmnummer

**0294 1000**

(vid samtal från utlandet +358 294 1000)

### **RADIOKOMMUNIKATION**

VHF-DSC 70

VHF-kanal 16

MF-DSC 2187,5 kHz

### **Västra Finlands sjöräddningsdistrikt**

Sjöräddningscentralen

#### **MRCC Åbo**

Jour 24 h/dygn	
Larmnummer (+TMAS)	+358 (0)294 1001
MAS	+358 (0)294 1006
Telefon (icke-brådslande)	+358 (0)294 1010
Fax	+358 (0)294 1019
Inmarsat-C	423002211 (EMEA)
e-post	mrcc@raja.fi
Radioanrop	Sjöräddningen Åbo
MMSI	002301000

### **Finska vikens sjöräddningsdistrikt**

Sjöräddningsundercentralen

#### **MRSC Helsingfors**

Jour 24 h/dygn	
Larmnummer (+TMAS)	+358 (0)294 1002
Telefon (icke-brådslande)	+358 (0) 294 1100
Fax	+358 (0) 294 1099
Inmarsat-C	423000283 (EMEA)
e-post	mrsc.helsinki@raja.fi
Radioanrop	Sjöräddningen Helsingfors
MMSI	002302000





### 4.1.3 Översikt över sjöräddningsenheter och andra resurser

Sjöräddningsenheternas beredskap och tillgängliga resurser varierar enligt årstid och väderförhållanden. Under vinterperioden finns det tillgång till betydligt färre enheter, eftersom merparten av fartygsmaterielen inte klarar av att trafikera i isförhållanden. Vintertid används bevakningsfartyg, luftfarkoster och olika isfordon på de isbelagda havsområdena.

På Gränsbevakningsväsendets sjöbevakningsstationer upprätthålls beredskap dygnet runt baserad på riskanalys och en handlingsplan. Beredskapen är organiserad på olika sätt, vilket i praktiken medför att patrullerna, beroende på tid och plats, har en anspänningstid på 10–60 minuter. När bevakningsfartyg patrullerar, har de omedelbar beredskap dygnet runt.

Gränsbevakningsväsendet upprätthåller helikopterverksamhet för sjöräddning vid tre baser, i Åbo, Helsingfors och Rovaniemi. Organiseringen av beredskapen som baseras på riskanalys medför att helikoptrarna har en anspänningstid på 15–60 minuter. Jouren kan tidvis avbrytas vid högst en bas åt gången. Dessutom har Gränsbevakningsväsendet tillgång till övervakningsflygplan som lämpar sig för spaning.

Beredskapen vid andra sjöräddningsenheter som används för sjöräddning varierar enligt enhet från dygnetruntberedskap till tidvis beredskap. Beträffande de MIRG- (Maritime Incident Response Group) specialgrupper och akutvårdstjänster som står till sjöräddningens förfogande är beredskapen dygnet runt.

När det gäller sjöräddningsenheternas beredskap och handlingsplaner följer sjöräddningens ledningscentraler upp resurserna i realtid. Vid sjöräddning används den enhet eller de enheter som är de snabbaste och mest ändamålsenliga för att klara av att utföra uppdraget.

Tabellen nedan ger en grov bild av de sjöräddningsenheter som står till förfogande i Finland.

	Båtar	Fartyg	SAR-helikoptrar	Övervakningsflygplan	Specialgrupper
Gränsbevakningsväsendet	X*	X*	X*	X**	X
Polisen	X***				
Räddningsväsendet	X***				X
Försvarsmakten	(X)	X	(X)	(X)	X
Frivilliga sjöräddningen	X***				
Andra möjliga aktörer:					
– Arctia		X****			
– Finnpiilot	X				
– Meritaito	X*****	X*****			

\* = beredskap 24 h/dygn

\*\* = ingen ständig beredskap

\*\*\* = beredskap i första hand under perioden med öppet vatten

\*\*\*\* = till exempel isbrytare och farledsfartyg

\*\*\*\*\* = Farleds underhållsfartyg



#### 4.1.4 Kommunikationsplan

Gränsbevakningsväsendet svarar för sjöräddningens radiokommunikation i farosituationer och upprätthåller anknytande beredskap. Till radiokommunikationen i farosituationer hör att bevaka nödfrekvenser och trafik, svara på nödlarm och nödanrop, larma eftersöknings- och räddningsenheter samt leda radiotrafiken under eftersöknings- och räddningsoperationer. Enligt sjöräddningens ledningscentral ska kanalerna vid en olycka användas med största möjliga omdöme och direktiv utfärdas om meddelandetrafiken. I räddningsenhetens uppdrag ingår alltid också information om ledningsförhållanden och nätverk för meddelanden.

Vid sjöräddningens ledningscentral används följande internationella nöd- och anropsfrekvenser inom sjöradiotrafiken:

- VHF-DSC-kanal 70 (156,525 MHz)
- VHF-kanal 16 (156,800 MHz)
- MF-DSC-frekvens 2187,5 kHz

Luftfartens nödfrekvens är 121,5 MHz. I farosituationer är frekvensen 123,1 MHz gemensam med flygräddningstjänsten.

#### Radiokommunikationen vid sjöräddningsaktioner

Kommunikationen mellan landbaserade verksamhetsställen upprätthålls i huvudsak med hjälp av telefon och fax. Den operativa ledningen till sjöss sköts som regel via de internationella VHF-kanalerna 16 och 14 och med stöd av dem upprättas ett operativt ledningsnätverk. I det operativa nätverket ingår efter behov:

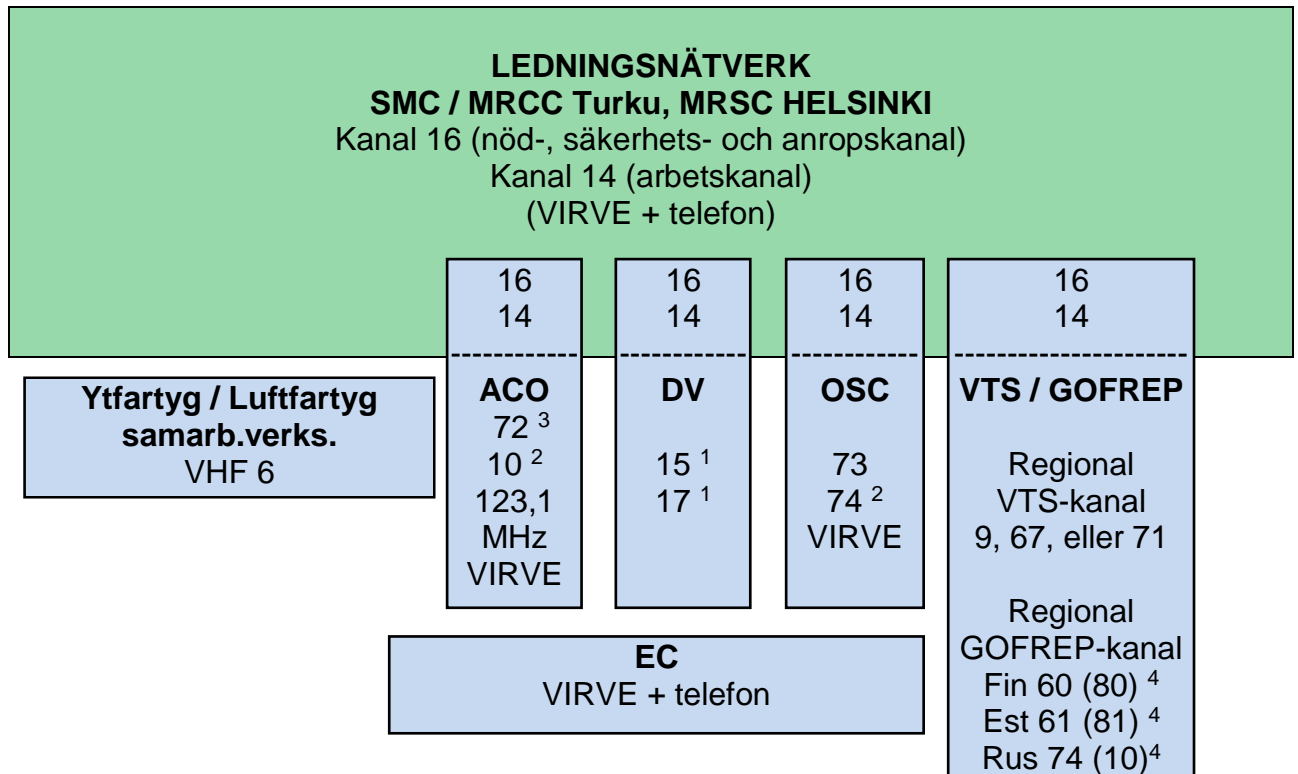
- olycksfartyget
- sjöräddningscentralen
- sjöräddningsundercentralen
- ledaren/ledarna på olycksplatsen
- koordinatören för flygverksamheten
- chefen för evakueringscentralen

Om det för uppgiften har tillsatts assisterande ledare ska dessa tilldelas ett separat nät med följande kanalfördelning:

- olycksfartyget: VHF-kanalerna 15 eller 17
- ledaren på olycksplatsen: VHF-kanal 73, 74 eller VIRVE
- ledaren på olycksplatsen (ytspaning): VHF-kanal 10 eller 72
- koordinatören för flygverksamheten: luftfartsradions frekvens 123,1 MHz, en maritim VHF-kanal som bestäms särskilt eller VIRVE
- chefen för evakueringscentralen: VIRVE



## MEDDELANDESCHEMA VID STOROLYCKOR



<sup>1</sup> Eller annat fartygsinternt radiosystem

<sup>2</sup> Kanalerna 10 och 74 används bara i Västra Finlands sjöräddningsdistrikt

<sup>3</sup> Kanal 72 används bara i Finska vikens sjöräddningsdistrikt (från Hangö österut)

<sup>4</sup> GOFREP-reservkanaler

### Förkortningar som används i tabellen

<b>SMC</b>	= SEARCH AND RESCUE MISSION CO-ORDINATOR (RÄDDNINGSLIEDARE)
<b>DV</b>	= DISTRESS VESSEL (OLYCKSFARTYG)
<b>OSC</b>	= ON SCENE CO-ORDINATOR (LEDARE PÅ OLYCKSPLATSEN)
<b>ACO</b>	= AIRCRAFT CO-ORDINATOR (KOORDINATOR FÖR FLYGVERKSAMHETEN)
<b>EC</b>	= EVACUATION CENTER (EVAKUERINGSCENTRAL)
<b>CSS</b>	= CO-ORDINATOR OF SURFACE SEARCH (YTSPANINGSLEDARE)
<b>VTS</b>	= VESSEL TRAFIC SERVICE
<b>GOFREP</b>	= GULF OF FINLAND REPORTING SYSTEM
<b>VIRVE</b>	= MYNDIGHETS RADIONÄT

### 4.1.5 Planering av sjöräddningstjänsten

Planering av sjöräddningstjänsten i Finland bygger på internationella avtal och nationell lagstiftning (sjöräddningslagen och -förordningen). Den internationella handboken för flyg- och sjöräddningsverksamhet (IAMSAR) reglerar använda verksamhetsmodeller. Samarbetet med grannländerna har överenskommits med fördrag och kompletterande protokoll.



Under ledning av Gränsbevakningsväsendet har en nationell samarbetsplan (MoMeVa) utarbetats för beredskap inför marina flertypsolyckor. Planen klargör de olika aktörernas roller vid marina stor- och flertypsolyckor samt definierar de riksomfattande verksamhetsmodellerna för viktiga samarbetsaktiviteter.

Den finländska sjöräddningstjänstens ansvarområde är uppdelat i två sjöräddningsdistrikt (Västra Finland och Finska viken). Sjöbevakningssektionerna ansvarar för den regionala planeringen i sina sjöräddningsdistrikt. Båda Sjöbevakningssektionerna har sina egna detaljerade sjöräddningsplaner för storolyckor i sitt område.

#### **4.1.6 Läkarkonsultationer (TMAS) och akutvårdstjänster till sjöss**

Sjöräddningens ledningscentraler svarar i samband med sjöräddningsinsatser för telefonförmedling av medicinsk rådgivning för sjömän till jourhavande läkare ombord (Telemedical Assistance Service, TMAS) på det sätt som de nationella myndigheterna har kommit överens om. Gränsbevakningsväsendet tillhandahåller förmedling av läkarkonsultationstjänster till fartygen via sjöräddningens ledningscentraler.

Social- och hälsovårdsmyndigheterna ansvarar för tillgången till medicinska räddningstjänster i land och sörjer vid behov för psykosocial omvårdnad av dem som blivit räddade. Åtgärderna samordnas i samband med räddningsaktionen så att de som har undsatts kan garanteras medicinskt och psykosocialt stöd av tillräckligt hög kvalitet. Det samarbete som gäller åtgärderna ovan beskrivs närmare i den nationella samarbetsplanen för beredskap inför marina flertypsolyckor som finns på adressen [www.raja.fi/SAR](http://www.raja.fi/SAR).

#### **4.1.7 Bekämpning och släckning av bränder samt farliga kemikalier och andra hot**

Sjöräddningsledaren beslutar om den hjälp som ges till fartyg till havs (t.ex. hjälp med brandbekämpning och kemikaliedykning). För uppdragen används i Finland huvudsakligen räddningsverkens specialutbildade personal. För den används förkortningen MIRG (Maritime Incident Response Group).

Fartygets befälhavare och manskap svarar för alla räddningsinsatser ombord och för evakueringen av de personer som finns på fartyget. Vid behov bistår sjöräddningstjänsten befälhavaren genom att ställa mer resurser till fartygets förfogande. För räddnings- och spaningsinsatser utanför fartyget svarar sjöräddningstjänsten.

Vid exempelvis eldsvådor, kemikalie- eller andra olyckor begär sjöräddningens ledningscentral, om situationen kräver det, hjälp av experter på räddningsinsatser till stöd för räddningsledaren och befälhavaren på olycksfartyget.

**Inrikesministeriet** ansvarar (fr.o.m. 1.1.2019) för organiserandet av bekämpningen av olje- och kemikalieskador som orsakas av fartyg vid sjöolyckor tillsammans med andra myndigheter enligt vad som närmare bestäms i räddningslagen eller i fartygsavfallsagen.



#### 4.1.8 Allmänna arrangemang vid evakueringscentraler

Vid stor- och flertypsoolyckor transporteras de personer som har undsatts från olycksplatsen till en evakueringscentral. Evakueringscentralen ska ligga i närheten av olycksområdet på en sådan plats dit de räddade kan transporteras med fartyg eller helikopter och med goda vidareförbindelser landvägen. Utifrån en riskanalys har man i sjöräddningsplanen förberett sig på inrättandet av evakueringscentraler bland annat i hamnar och på flygplatser. Räddningsledaren avgör var evakueringscentralen ska placeras på grundval av de förutsättningar som skapats av ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet. Evakueringscentralen inrättas enligt de regionala beredskapsarrangemangen.

Evakueringscentralen har tillräckligt med stora och varma utrymmen. Vid inrättandet kan man vid behov använda flyttbara tält och fältmedicinsk utrustning. Polisen ska registrera personuppgifterna för dem som kommer till evakueringscentralen. Evakueringscentralen har möjlighet att klassificera patienter och ge akutvård. Vid evakueringscentralen ordnas nödvändig krishjälp. Den myndighet som leder aktionen ska ansvara för informationen. Befälhavaren på olycksfartyget, ledaren på olycksplatsen och chefen för evakueringscentralen ska sörja för att det finns noggranna uppgifter om antalet räddade och att uppgifterna förmedlas till räddningsledaren.

#### 4.1.9 Information till anhöriga

Vid en olycka ansvarar polisen för att anhöriga till dem som varit med om olyckan informeras och för publiceringen av personuppgifter.

Polisen kan i samarbete med frivilliga ordna en telefontjänst som anhöriga till olycksoffren kan kontakta.

#### 4.1.10 Avbrytande eller avslutande av eftersöknings- och räddningsinsatser

Räddningsledaren avgör när en eftersöknings-, hjälp- eller räddningsinsats inom sjöräddningen ska avslutas.

- 1) Sjøräddningsledaren ska avsluta en sjöräddnings- eller hjälpinsats när de nödställda har räddats och inte längre löper någon uppenbar risk.
- 2) Om inte alla de som ska eftersökas eller räddas har hittats eller räddats, fortsätter räddningsarbetet så länge som det finns rimligt hopp om att nödställda kan hittas eller räddas.

Vid behov kan räddningsledaren rådgöra med andra aktörer om att avsluta uppdraget. Om det är motiverat, till exempel på grund av ytterst dåliga väderförhållanden, kan eftersöknings- eller räddningsinsatserna avbrytas temporärt, för att senare fortsätta i enlighet med det beslut som fattas.



De orsaker som ligger bakom beslutet att avsluta eller avbryta ett uppdrag samt allmänna principer för eventuella efterhandsåtgärder registreras i sjöräddningens informationssystem. I samma informationssystem registreras förutom de åtgärder som har vidtagits också en beskrivning av händelserna och slutresultatet.



## Del 5 Information i sjöräddningssituationer

Som ledande myndighet ansvarar den sjöbevakningssektion som leder sjöräddningsinsatserna också för samordningen av den information som gäller insatserna. Beroende på olyckans omfattning kan sjöbevakningssektionen få hjälp från staben för Gränsbevakningsväsendet och inrikesministeriets informationspersonal i enlighet med riktlinjerna för informationsberedskapen.

I normala sjöräddningssituationer ansvarar räddningsledaren (SMC) vid sjöräddningens ledningscentral för informationen. Information om sjöräddningssituationen ges på Gränsbevakningsväsendets webbsidor på adressen [www.raja.fi](http://www.raja.fi) samt i sociala media (Twitter) och vid behov via e-post bulletiner som ska distribueras separat. Beroende på hur allvarlig situationen är kan den myndighet som leder räddningsinsatserna förmedla information om situationen också till ledningen för sin organisation och dess informationsenhet. Dessa vidareförmedlar informationen till statsrådsnivå.

Ambitionen är att den första informationen ges av sjöräddningens ledningscentral inom cirka 30 minuter från händelsen. I den första informationen ska följande uppgifter ingå:

- vad som har hänt
- var det har hänt
- när det har hänt
- vilka åtgärder som har satts in
- när mer information lämnas (ytterligare information)

När det är fråga om allvarliga olyckor kan man ordna ett informationsmöte. Sjøräddningsmyndigheten beslutar om vilka parter som ska kallas till mötet och vad mötet ska innehålla. När kontakt har etablerats med alla berörda parter, meddelas massmedia om tid och plats för mötet. Ambitionen är att informationsmötet ska hållas så snart som möjligt efter olyckan, dock med beaktande av vilken tid på dygnet händelsen inträffade. Före informationsmötet kan man ge kompletterande information om händelsen och om hur räddningsarbetet framskrider.

Representanter för myndigheter och redare ska vara närvarande på informationsmötet. Myndigheterna redogör för sina insatser, redaren för frågor som gäller fartyget och dess besättning. På mötet ges endast bekräftade uppgifter om det som har hänt, det görs inga bedömningar av orsakerna. När man informerar är det viktigt att notera vilka uppgifter som är konfidentiella, såsom offrens identitet och eventuella omständigheter som har att göra med brottsundersökningar. På mötet meddelas tid och plats för följande informationsmöte. Informationsmöten ordnas med regelbundna intervaller. I en krissituation vinnlägger man sig om att ge koncentrerad information som möjliggör objektiv behandling av media. Under tiden mellan informationsmötena ska parterna inte ge enskilda uttalanden i media. Anhörigas frågor ska man sträva efter att besvara så bra som möjligt och därutöver kan användningen av sociala media som informationskanal till medborgarna framhållas.

Beslut om eventuell transport av representanter för media till olycksområdet fattas av den myndighet som ansvarar för räddningsinsatserna. Om journalister ska föras också till olycksfartyget, ska man på förhand komma överens om det med sjöräddningsledaren och fartygets befälhavare.





## Del 6 Regelbundna övningar

Fartyget, redaren och räddningstjänsten överlägger tillsammans om antal och form för övningarna och om innehållet i utbildningen med utgångspunkt i det behov som föreligger för tillfället. Övningar bör ordnas en gång om året. Redaren är skyldig att ta initiativ till övningarna och stå i kontakt med t.ex. sjöräddningens ledningscentraler i god tid före övningen. Stora övningar borde man komma överens om ungefär ett halvt år på förhand, medan mindre övningar kan genomföras bara med några veckors varsel.

Syftet med övningarna är att göra sjöräddningsinsatser kända på fartygen och hos redarna samt samordna de åtgärder som i olyckssituationer vidtas av redaren, fartyget och sjöräddningens ledningscentral.

Övningarna indelas i lednings-, kart- och kommunikationsövningar samt kommunikationstest för att kontrollera beredskapen. Övningarna hålls som regel före eller efter sommarperioden (september till april). När övningarna planeras ska hänsyn tas till följande förberedelsetider:

- operativa sjöräddningsövningar: 3–6 månader
- övningar som involverar flera fartyg: 3 veckor
- informationsinslag som riktar sig till rederier och fartyg: en månad
- övningar som gäller kommunikationstest och beredskapskommunikation kan ordnas efter behov.

Övningarna kan samordnas med till exempel säkerhetskontrollerna enligt ISM. Samövningar mellan passagerarfartyg och bevakningsfartyg ska ordnas minst en gång om året. Dessa samövningar kan också ordnas i samband med ledningsövningar eller ledningsmöten. Övningar i kontaktförsök och beredskapskommunikation bör ordnas varje månad. Om ett fartyg deltar i en verklig sjöräddningsinsats kan det i vissa fall anses ersätta en regelbunden övning.

För att säkerställa ett effektivt samarbete vid eventuella olyckssituationer ska redarna vara insatta i sjöräddningssystemet. De ska också vara beredda på att delta i samarbetet tillsammans med sjöräddningens ledningsgrupp och på att ge enhetlig information.