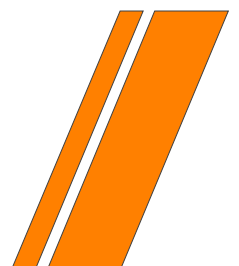




SJÖRÄDDNINGSSINSTRUKTION 2010

**SJÖRÄDDNINGENS ALARMNUMMER
0294 1000**

**INRIKESMINISTERIET
STABEN FÖR GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET**



SJÖRÄDDNINGSSINSTRUKTION 2010

Bästa läsare,

Enligt den gällande sjöräddningslagen är Gränsbevakningsväsendet den ledande sjöräddningsmyndigheten. Utöver Gränsbevakningsväsendet deltar även många myndigheter och frivilliga i sjöräddningsverksamheten. I ett kritiskt läge kräver en lyckad efterspanings- och räddningsoperation att alla parter utnyttjas effektivt samt att samarbetet med det nödställda fartyget är intensivt. Också andra fartyg som finns på olycksplatsen ska kunna utnyttjas effektivt och ändamålsenligt.

Med stöd av 2 mom. § 27 i sjöräddningslagen har inrikesministeriet i dag fastställt denna sjöräddningsinstruktion. Instruktionen har utarbetats i samarbete med Gränsbevakningsväsendet, delegationen för sjöräddningen, sjöräddningsmyndigheter och frivilliga.

Instruktionen är avsedd för alla som befinner sig ute till havs och deltar i sjöräddningsverksamheten. Den kompletterar den av FN ledda Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) gemensamma handbok ”International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual” (IAMSAR) samt bestämmelserna i Hamburgkonventionen och sjöräddningslagen och -förordningen. Avsikten med instruktionen är att ordna sjöräddningstjänsten på ett så effektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt och att ge tillräckligt med information om sjöräddningens uppgifter, struktur, planering, ledning, kommunikationssystem, sjöräddningens ledningscentralers uppgifter samt om samarbete kring sjöräddningstjänsten.

Den reviderade sjöräddningsinstruktionen innehåller noggrannare anvisningar och riktlinjer om bl.a. nödradiotrafiken och samarbetet med passagerarfartyg, redare och sjöräddningstjänsten.

Denna instruktion upphäver inrikesministeriets sjöräddningsinstruktion 2003 (1813/42/2003).

Staben för Gränsbevakningsväsendet uppdaterar denna instruktion. En uppdaterad sjöräddningsinstruktion finns även på Internet under adressen: www.raja.fi/SAR.

Chef för Gränsbevakningsväsendet
Generallöjtnant

Jaakko Kaukanen

Biträdande chef för Gränsbevakningsväsendet
Konteramiral

Matti Möttönen

SJÖRÄDDNINGSSINSTRUKTION 2010

INNEHÅLL

1 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS GRUNDER.....	1
1.1 LAGSTIFTNING.....	1
1.2 INTERNATIONELLA AVTAL.....	1
1.3 BESTÄMMELSER OCH INSTRUKTIONER.....	2
1.4 BEGREPP OCH DEFINITIONER.....	2
2 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS LEDNINGSSYSTEM.....	5
2.1 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS ARBETSFÖRDELNING.....	5
2.2 LEDNINGSNIVÅERNA OCH DERAS UPPGIFTER.....	7
2.2.1 <i>Sjöräddningstjänsten (Administrativa ledningsnivåer)</i>	7
2.2.1.1 Staben för Gränsbevakningsväsendet.....	7
2.2.1.2 Sjöbevakningssektionerna och Bevakningsflygdivisionen.....	7
2.2.2 <i>Efterspanings- och räddningsverksamhet (operativa ledningsnivåer)</i>	8
2.2.2.1 Sjöbevakningssektionens chef.....	8
2.2.2.2 Sjöräddningens ledningscentraler.....	8
2.2.2.3 Sjöräddningsledaren.....	11
2.2.2.4 Ledaren på olycksplatsen.....	11
2.2.2.5 Koordinator för flygverksamheten.....	12
2.2.2.6 Fartygets befälhavare och övriga aktörer.....	12
2.2.3 <i>Delegation och ledningsgrupper</i>	12
2.3 KOMMUNIKATIONSSYSTEM.....	14
2.3.1 <i>Arbetsfördelningen mellan myndigheter</i>	14
2.3.2 <i>Anmälningar av kritiskt läge</i>	16
2.3.3 <i>Allmänt om GMDSS-system</i>	16
2.3.3.1 GMDSS-radiosystemets delsystem.....	18
2.3.3.2 Inledande av nödtrafik genom GMDSS-system.....	17
2.3.3.3 Inledande av radiotrafik i kritiska lägen med hjälp av DSC-anrop.....	17
2.3.4 <i>Radiokommunikation i kritiska lägen</i>	17
2.3.4.1 Prioriteringar i nöd- och säkerhetstrafik.....	17
2.3.4.2 Nödtrafik.....	18
2.3.4.3 Iltrafik.....	19
2.3.4.4 Varningstrafik.....	20
3 SJÖRÄDDNINGSSYSTEMETS VERKSAMHET.....	21
3.1 LÄGESBILD.....	21
3.2 SJÖRÄDDNINGSPLANER.....	22
3.3 SJÖRÄDDNINGSREGISTRET.....	22
3.4 LEDNING.....	23
3.4.1 <i>Ledningsansvarets fördelning</i>	23
3.4.2 <i>Inledande av efterspanings- och räddningsaktioner</i>	24
3.4.3 <i>Efterspanings- och räddningsenheter: användningsprinciper och verksamhet</i>	27
3.4.4 <i>Avspärrning av olycksområdet</i>	28
3.4.5 <i>Sjöräddningstjänstens MAS- och TMAS-tjänster</i>	28
3.4.6 <i>Avbrytande eller avslutande av verksamheten</i>	29
3.5 ARVODEN OCH ERSÄTTNINGAR.....	29
3.6 STATISTIKFÖRING OCH UNDERSÖKNING.....	30
3.7 RÄDDANDE AV EGENDOM.....	30
3.8 INFORMATION.....	31

4 SAMARBETE	32
4.1 NATIONELLT SAMARBETE	32
4.1.1 Allmänt	32
4.1.2 Samarbete med räddningsmyndigheterna, nödcentralerna samt social- och hälsovårdsmyndigheterna	32
4.1.3 Samarbete med flygräddningstjänsten.....	33
4.1.4 Samarbete med fartygstrafiktjänsten (VTS).....	34
4.1.5 Samarbete med Meteorologiska institutet och miljömyndigheterna	35
4.1.6 Samarbete med redare.....	35
4.1.7 Samarbete med frivilliga sjöräddare.....	36
4.1.8 Forskningsverksamhet.....	36
4.1.9 Samarbete inom sjöräddning	36
4.2 INTERNATIONELLT SAMARBETE	36
4.2.1 Sverige.....	36
4.2.2 Ryssland.....	37
4.2.3 Estland.....	38
4.2.4 Övrigt internationellt samarbete.....	38
 5 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS UTBILDNINGSSYSTEM	 39
 6 ANVÄNDNING AV INTERNATIONELLA NÖDSIGNALER.....	 40

BILAGOR

Sjöräddningslagen	bilaga 1
Förordningen om sjöräddning	bilaga 2
Förfaringsätt i nödtrafiken på VHF-, MF- och HF-frekvenser samt med hjälp av INMARSAT	bilaga 3
Internationella sjöräddningsavtal.....	bilaga 4
Principer för uppgörandet av SAR- samarbetsplaner	bilaga 5
Innehållet i SAR-samarbetsplaner (enligt IMO MSC / circ. 1079).....	bilaga 6
Sjöräddningens utbildningssystem	bilaga 7
Nödsignaler.....	bilaga 8
Förkortningar	bilaga 9
Sjöräddningsmyndigheters och andra aktörers centrala uppgifter.....	bilaga 10
Principer för gemensam information mellan redare och myndigheter	bilaga 11

SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS GRUNDER

1.1 Lagstiftning

Om de nationella grunderna för sjöräddningstjänsten har stadgats i sjöräddningslagen (1145/2001) och med stöd av lagen givna statsrådets förordning om sjöräddningen (37/2002). I den nämnda lagen och förordningen har senare gjorts några preciseringar och tillägg.

Sjöräddningslagen definierar sjöräddningstjänsten som efterspaning, räddning och första hjälpen för människor som är i fara till havs samt som skötseln av den radiokommunikation som har samband med kritiska lägen. I sjöräddningslagen föreskrivs vidare om de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte, om tillhandahållande av telemedicinsk rådgivning från läkare till fartyg, om maritim assistansservice, om krav på tillstånd för användning av vissa hjälpmedel för nödsignalering samt om sjuktransporter på basnivå på havsområden.

I statsrådets förordning om sjöräddningen ges närmare bestämmelser om hur sjöräddningstjänsten skall ordnas.

Sjöräddningslagen och statsrådets förordning om sjöräddningen ingår som bilagorna 1 och 2.

1.2 Internationella avtal

Den internationella konventionen om efterspanings- och räddningstjänst till havs (FördrS 89/1986 samt ändringarna i denna FördrS 5/2002, FördrS 89/2009), nedan Hamburgkonventionen, är det viktigaste internationella avtalet som reglerar sjöräddningstjänsten. De operativa bestämmelserna om ordnandet av sjöräddningstjänsten ingår i Hamburgkonventionens bilaga. I avtalet och dess bilaga läggs den internationella grunden och fastslås prestationskraven för kuststaternas sjöräddningssystem. I Hamburgkonventionen uppmanas avtalsparterna att med sina grannstater ingå avtal för fastställande av sjöräddningstjänstens ansvarsgränser samt för att ordna samarbetet i räddningsverksamheten vid olyckor till havs. I konventionen åläggs avtalsparterna att vidta alla lagstiftnings- och övriga ändamålsenliga åtgärder för verkställande av konventionen och bilagan, som utgör en väsentlig del av avtalet. Detta innebär bl.a. att en avtalspart bör garantera att behövliga och ändamålsenliga efterspanings- och räddningstjänster ordnas på dess kustvatten för att rädda människor i nöd. I Hamburgkonventionen ingår dessutom bestämmelser om bl.a. ledningen av sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppgifter, om klassificeringen av kritiska lägen på basis av deras allvarlighetsgrad, om åtgärder som ett kritiskt läge förutsätter samt om verksamhetsplaner och -system. I bilaga 4 nämns de avtal som är mest centrala med tanke på ordnandet av sjöräddningstjänsten.

Finland har i enlighet med Hamburgkonventionen avtalat med sina grannstater om gränserna för sjöräddningstjänstens ansvarsregioner samt om till sjöräddningen hörande samarbetsarrangemang.

I den internationella konventionen om trygghet för människoliv till havs 1974 (FördrS 11/1996) jämte tillägg, nedan SOLAS-konventionen, ingår också en generell förpliktelse att ordna sjöräddningstjänst. Enligt konventionen förbinder sig en avtalsstat att vidta alla nödvändiga åtgärder för att övervaka kusten och rädda människor i sjönöd vid den egna kusten. Till dessa åtgärder bör höra att åstadkomma, tillämpa och upprätthålla sådana sjösäkerhetsarrangemang, som anses möjliga och nödvändiga med hänsyn till sjötrafikens livlighet och de faror som hotar sjöfarten. Åtgärderna bör enligt konventionen vara tillräckliga för lokalisering och räddning av personer i sjönöd. Även 98 artikeln i FN:s havs-

rättskonvention (FördrS 50/1996) innehåller en generell förpliktelse för kuststater att ordna efterspanings- och räddningstjänst.

Ett passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionens I kapitel bör ha en plan för samarbete med de sjöräddningstjänster, genom vilkas ansvarsregioner rutten går. Redarna bör tillsammans med sina fartyg och respektive sjöräddningstjänster aktivt delta i uppgörande av samarbetsplaner enligt de instruktioner som Internationella sjöfartsorganisationen har godkänt. Planen bör innehålla grunder för ordnandet av övningar vid bestämda tider i syfte att testa samarbetsplanens funktionsduglighet. Planerna behöver inte underställas den nationella sjöfartsförvaltningen för godkännande. Samarbetet mellan redare, passagerarfartyg och Finlands sjöräddningstjänst har beskrivits närmare i punkt 4 "Samarbete".

1.3 Bestämmelser och instruktioner

Internationella Sjöfartsorganisationens och Internationella Civilluftfartsorganisationens gemensamma flyg- och sjöräddningshandbok (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*, nedan IAMSAR-handboken) baserar sig i fråga om sjöräddningen på Hamburgkonventionen och i fråga om flygräddningen på Chicagokonventionen. Handboken innehåller praktiska anvisningar för ordnandet av sjö- och flygräddningstjänsten, ledning av efterspanings- och räddningsaktioner, efterspanings- och räddningsenheternas verksamhet samt ordnandet av utbildning för sjöräddningstjänsten. Handboken är inte bindande, men den ger en god grund för ett ändamålsenligt ordnande av sjöräddningstjänsten.

De bestämmelser som utfärdats på nationell nivå har kompletterats med denna instruktion samt med administrativa bestämmelser, instruktioner och anvisningar utfärdade av Gränsbevakningsväsendet och dess sjöbevakningssektioner.

1.4 Begrepp och definitioner

Med **Sjöräddningstjänst** avses en uppgiftshelhet till vilken hör efterspaning och räddning samt första hjälp för människor som är i fara till havs samt skötseln av den radiokommunikation som har samband med kritiska lägen. Till sjöräddningstjänsten hör också förmedlingen av telemedicinsk rådgivning till fartyg, maritim assistansservice, användning av vissa hjälpmedel för nödsignalering och akutvårdstjänst på havsområden.

Sjöräddningsmyndigheter är Gränsbevakningsväsendet, Nödcentralsverket, Meteorologiska institutet, det lokala räddningsväsendet i enlighet med räddningslagen (468/2003), Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, tullverket samt miljömyndigheterna. På Åland hör även de landskapsstyrelsen underställda motsvarande myndigheterna till sjöräddningsmyndigheterna.

Med **Sjöräddningstjänstens ansvarsregion (Search and rescue region, SRR)** avses ett havsområde som omfattar Finlands territorialvatten, skärgården inom detta område samt den del av det internationella havsområdet som är i direkt anslutning till territorialvattnet om vilken avtalats särskilt med grannstaterna.

Med **Sjöräddningsdistrikt (Search and rescue sub-region, SRS)** avses ett delområde av sjöräddningstjänstens ansvarsregion som i regel omfattar en sjöbevakningssektions bevakningsområde och dessutom andra delar av sjöräddningstjänstens ansvarsregion i dess närhet enligt vad som närmare har avtalats eller föreskrivits, och där sjöbevakningssektionen i fråga svarar för sjöräddningstjänsten.

Med **Sjöräddningscentral (Maritime rescue co-ordination centre, MRCC)** avses en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som är riksomfattande ledningscentral för Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion och internationell

förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland samt som sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt.

Med **Sjöräddningsundercentral (Maritime rescue sub-centre, MRSC)** avses en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt.

Sjöräddningens ledningscentral är ett begrepp som omfattar både sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna.

Med **Efterspanings- och räddningsenhet (Search and rescue unit, SRU)** avses ett fartyg eller ett luftfartyg som har manskap med utbildning för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten och som är utrustat för sådana uppdrag.

Med **Sjöräddningsledare (Search and rescue mission co-ordinator, SMC)** avses en gränsbevakningsman som arbetar vid en sjöräddningscentral, har fått speciell utbildning för uppgiften och vars uppgift är att leda efterspanings- och räddningsverksamheten.

Chef för sjöräddningstjänsten (Search and rescue co-ordinator, SC) är sjöbevakningssektionens kommandör som ansvarar för sjöräddningstjänsten inom sitt sjöräddningsdistrikt.

Ledare på olycksplatsen (On-scene co-ordinator, OSC) är en person vars uppgift är att underställd sjöräddningsledaren leda och samordna efterspanings- och räddningsverksamheten på olycksområdet.

Koordinator för flygverksamheten (Aircraft co-ordinator, ACO) är en person vars uppgift är att underställd sjöräddningsledaren leda och samordna flygverksamheten inom efterspanings- och räddningsverksamheten på olycksområdet.

Med **kritiskt läge** avses som generellt begrepp en situation, där en människa är eller kan vara i fara till havs. De kritiska lägena indelas i ovisshets-, beredskaps- och nödläge.

Med **ovisshetsläge** avses en situation då det råder ovisshet om en människas säkerhet till havs eller då det annars är skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning.

Med **beredskapsläge** avses en situation då det kan befaras att en människas säkerhet är i fara till havs eller då de åtgärder som vidtagits för att utreda ett behov av undsättning har varit resultatlösa.

Med **nödläge** avses en situation som inte är ett kritiskt läge, men där en människa är ute till havs och eller vid en strand på en ö och i behov av omedelbar hjälp. Hjälpinstanten har inte definierats i de övriga instruktionerna.

Med **assistansläge** avses en situation som inte är ett nödläge, men där en människa som är ute till havs eller på en ö behöver utomstående hjälp och för vilken man i instruktionen inte har angett någon ansvarig instans.

Med **flertypsolycka** avses en olycka eller ett kritiskt läge där fara hotar utöver människoliv även miljön, fartyget, dess last eller annan egendom.

Med **akutvårdstjänst** avses den helhet som ansvarar för den brådskande vården av en patient i första hand utanför vårdinrättningarna inom hälso- och sjukvården och vid behov för transport av patienten till den ändamålsenligaste enheten för hälso- eller sjukvård.

Med **radiokommunikation i säkerhetssyfte** avses radiokommunikation för att skydda och rädda människoliv eller egendom. Enligt det internationella radioreglementet sker denna kommunikation i sjöradiotrafiken huvudsakligen som nöd-, il- eller varningstrafik.

Med **maritim assistansservice** (Maritime Assistance Service, MAS) avses en förmedlingstjänst som stöder sjöräddningstjänsten beredskapsplanering och den förebyggande verksamheten med tanke på kritiska lägen och olyckor inom sjöfarten samt erbjuder fartygen en nationell förbindelselänk vid assistansbehov av olika slag och meddelanden,

Med **telemedicinsk rådgivning** (Telemedical assistance service, TMAS) avses brådsakande läkarvård, specialläkarservice inbegripet, som via satellit eller mobiltelefonnätet förmedlas till fartyg till havs.

Med **COSPAS-SARSAT-systemet** avses ett internationellt satellitsystem för efterspaning och räddning som via satellit förmedlar nödmeddelanden från sjö- eller luftfartens nödsändare eller från privata nödsändare.

En förteckning över sjöräddningstjänstens allmännaste internationella förkortningar och begrepp ingår som [bilaga 9](#).

2 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS LEDNINGSSYSTEM

2.1 Sjöräddningstjänstens arbetsfördelning

Enligt sjöräddningslagen är Gränsbevakningsväsendet den ledande sjöräddningsmyndigheten med ansvar för ordnandet av sjöräddningstjänsten. Som ledande sjöräddningsmyndighet är Gränsbevakningsväsendet skyldigt att sörja för planering, utveckling och övervakning av sjöräddningstjänsten, liksom också för samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten. Gränsbevakningsväsendet leder och utför efterspanings- och räddningsverksamhet med alla tillämpliga resurser samt ger ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten. Gränsbevakningsväsendet ansvarar också för den radiokommunikation som hänför sig till ett kritiskt läge samt för förmedlingen av telemedicinsk rådgivning till fartyg. Gränsbevakningsväsendet deltar i förebyggande verksamhet och ansvarar för den maritima assistansservicen. Gränsbevakningsväsendet svarar för mottagning och förmedling av nödmeddelanden från sjö- och luftfartens nödsändare eller från privata nödsändare till en nationell ansvarig myndighet och för den nationella samordningen av ärenden som hänför sig till COSPAS-SARSAT-systemet. Gränsbevakningsväsendet kan vid behov också ge annan utbildning och upplysning i anslutning till sjöräddningstjänsten.

De övriga sjöräddningsmyndigheternas uppgifter inom sjöräddningsverksamheten är följande:

Nödcentralsverket deltar, enligt separat avtal, i alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter och personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

Meteorologiska institutet ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande och tillhandahåller för Gränsbevakningsväsendet de väder- och havstjänster som sjöräddningstjänsten behöver.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för fartygssäkerheten och utvecklandet av den samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande.

Trafikverket upprätthåller den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande.

Det lokala räddningsväsendet, polisen och tullverket deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande.

Försvarmakten övervakar, i anslutning till övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och kritiska lägen samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och materiel till förfogande.

Social- och hälsovårdsmyndigheterna svarar för organiseringen av akutvårdstjänsten samt tillhandahållandet av telemedicinsk rådgivning.

Miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organiseringen av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om förhindrande av vattnens förorening som förorsakas av fartyg samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande.

I sjöräddningstjänsten deltar förutom ovan uppräknade sjöräddningsmyndigheter även nedan uppräknade föreningar, sammanslutningar och enskilda personer.

En leverantör av flygtrafikledningssystem enligt luftfartslagen (1194/2009) ska till den del denna har ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde utan ersättning delta i utvecklandet av samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten. Samarbetets omfattning fastställs närmare i ett avtal mellan Gränsbevakningsväsendet och leverantören av flygtrafikledningstjänster.

Enligt sjöräddningslagen ställer även andra än ovan avsedda statliga myndigheter, bolag och inrättningar utan ersättning och på begäran sin sakkunskap, personal och materiel till Gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande till den del det behövs för beredskapsplaneringen eller i kritiska lägen.

Frivilliga föreningar och andra sammanslutningar deltar i sjöräddningstjänsten i enlighet med ifrågavarande sammanslutningars stadgar och verksamhetens art. Gränsbevakningsväsendet kan anförtro frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som är verk samma inom området för sjöräddningstjänsten uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten samt uppgifter inom utbildning och upplysning. Frivilliga kan emellertid inte användas i uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. Envar i sjöräddningstjänsten deltagande sammanslutnings uppgifter inom sjöräddningstjänsten definieras vid behov närmare i sjöräddningsdistriktens sjöräddningsplaner. Finlands Sjøräddningssällskap rf och Ålands Sjøräddningssällskap rf samordnar de i sjöräddningstjänsten deltagande frivilligorganisationernas verksamhet, och därtill samordnas i synnerhet den till lands bedrivna verksamheten av Finlands Röda Kors.

Förutom sjöräddningsmyndigheterna och frivilliga är **varje arbetsför person** som befinner sig på eller i närheten av det farliga området eller olycksområdet, om det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till havs, skyldig att på order av sjöräddningsledaren bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om inte ett giltigt skäl utgör ett hinder.

Enligt sjölagen (674/1994) är ett **fartygs befälhavare** som anträffar någon i sjönöd skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord. Befälhavaren bör anmäla sig till att lämna hjälp efter att ha fått meddelande om nödläget, varvid sjöräddningsledaren kan ålägga fartyget efterspanings- eller räddningsuppgifter. Sjölagen (6 kapitel, § 11 a) förpliktar också fartygets befälhavare att utan dröjsmål meddela den behöriga ledningscentralen för sjöräddningen om fartyget löper fara att råka i sjönöd. I nödläge bör befälhavaren utan dröjsmål inleda nödtrafik enligt det internationella radioreglementet.

Enligt sjöräddningslagen gäller den allmänna skyldigheten att bistå vid fara till sjöss även andra än fartygs befälhavare. Enligt sjöräddningslagen är **var och en som vet att någon annan är i fara till havs**, om det är möjligt utan att han eller hon försätter sig själv eller andra i oskälig fara, skyldig att på eget initiativ vidta de nödvändiga och möjliga åtgärder som situationen kräver för att rädda den nödställda. Om utförda åtgärder bör utan dröjsmål meddelas till den behöriga ledningscentralen för sjöräddningen.

2.2 Ledningsnivåerna och deras uppgifter

2.2.1 Sjöräddningstjänsten (administrativa ledningsnivåer)

Gränsbevakningsväsendet ansvarar på Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion för ordnande, planering och övervakning av sjöräddningstjänsten ävensom för verksamhetens samordning, ordnande av radiokommunikation i kritiska lägen samt tillhandahållande av telemedicinsk rådgivning från läkare till fartyg. Gränsbevakningsväsendet svarar också för mottagning och förmedling av nödmeddelanden till en nationell ansvarig myndighet samt för den nationella samordningen av ärenden som hänför sig till COSPAS-SARSAT-systemet. Gränsbevakningsväsendet deltar i förebyggande arbete och leder och utför efterspanings- och räddningsverksamhet samt ger ledarutbildning i anslutning till sjöräddningsverksamheten.

2.2.1.1 Staben för Gränsbevakningsväsendet

Sjöräddningstjänstens ledningssystem baserar sig på Gränsbevakningsväsendets organisation och regionala indelning. Staben för Gränsbevakningsväsendet är en administrativ ledningsnivå som inte deltar i den operativa ledningen av sjöräddningens efterspanings- och räddningsverksamhet. Stabens uppgift är inom sjöräddningstjänsten att sörja för planering, utveckling och övervakning samt för samordning av verksamhet på riksplanet mellan de myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten. Staben svarar också för samordningen och utvecklingen av sjöräddningens verksamhetsformer, utbildning och materiel.

Chefen för Gränsbevakningsväsendet följer upp den operativa sjöräddningstjänstens verksamhet, servicenivå och prestationsförmåga tillsammans med staben för Gränsbevakningsväsendet.

Ordförande för delegationen för sjöräddningstjänsten är en av staben för Gränsbevakningsväsendet utsedd gränsbevakningsman. Staben för Gränsbevakningsväsendet deltar i beredningen av bestämmelser och internationella avtal som gäller sjöräddningstjänsten samt sörjer för beredningen och upprätthållandet av olika bestämmelser och instruktioner. Staben för Gränsbevakningsväsendet svarar även för ordnandet av det internationella samarbetet inom sjöräddningstjänsten och representerar Finlands sjöräddningstjänst i internationella organisationer och samarbetsfora på området.

2.2.1.2 Sjöbevakningssektionerna och bevakningsflygdivisionen

Sjöbevakningssektionerna och bevakningsflygdivisionen är administrativa ledningsnivåer som också ansvarar för Gränsbevakningsväsendets maritima operativa verksamhet. Ansvarsregionen för Finlands sjöräddningstjänst är indelad i Finska vikens och Västra Finlands (Skärgårdshavet och Bottniska viken) sjöräddningsdistrikt. Den vederbörande sjöbevakningen ansvarar för ordnandet av sjöräddningstjänsten inom dess sjöräddningsdistrikt. Bevakningsflygdivisionen ansvarar för ordnandet av Gränsbevakningsväsendets flygverksamhet och sålunda också för sjöräddningshelikoptrarnas och övervakningsflygplanens beredskap och opererande på Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion.

Sjöbevakningssektionens uppgift inom sjöräddningstjänsten är att som regional ansvarsmyndighet sörja för planering, utveckling och övervakning av sjöräddningstjänsten liksom också för samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten inom dess sjöräddningsdistrikt. Med sin verksamhet ska sjöbevakningssektionen skapa så goda förutsättningar som möjligt för en effektiv operativ ledning och verkställighet av sjöräddningens efterspanings- och räddningsaktioner.

Förutom ovan nämnda uppgifter sörjer Västra Finlands sjöbevakningssektion för uppföljningen av de riksomfattande sjöräddningsresurserna och för upprätthållandet av sjöräddningens internationella operativa kontakter samt fungerar som en nationell kontaktmyndighet.

dighet för samtliga COSPAS-SARSAT-systemets nödlarm (även SSAS-larm i anslutning till ISPS-verksamhet). Utöver Västra Finlands sjöbevakningssektion upprätthåller också Finska vikens sjöbevakningssektion förmågan att fungera i samarbete med ledningscentralerna för sjöräddningen i grannländerna och i granndistrikten.

Sjöbevakningssektionen kan genom statsrådets förordning (bilaga 2) bevilja tillstånd för användning av vissa nödsignaler i övningssyfte. Sjöbevakningssektionen kan dessutom på kustkommunernas områden samt polisen på andra håll i landet ge tillstånd till att på andra ställen än på fartyg eller luftfartyg i övningssyfte använda nödsignaler som specificeras närmare genom förordning av statsrådet. Ett villkor för att tillstånd ska beviljas är att det inte finns någon fara för att onödiga efterspanings- och räddningsaktioner inleds samt att verksamheten inte äventyrar säkerheten. Den myndighet som beviljar tillståndet kan vid behov utse en ledare för övningen. De som deltar i övningen ska följa dennes föreskrifter och anvisningar.

2.2.2 Efterspanings- och räddningsverksamhet (operativa ledningsnivåer)

2.2.2.1 Sjöbevakningssektionens chef

Sjöbevakningssektionens kommandör, som chef för sjöräddningstjänsten inom sitt distrikt, ansvarar för att respektive sjöbevakningssektion har ett funktionsdugligt sjöräddningssystem och en ledningscentral för sjöräddningen. Han ansvarar för disponeringen av sjöbevakningens personal, materiel och resurser samt för att den beredskap som sjöräddningstjänsten kräver upprätthålls inom distriktet i fråga. Han ansvarar även för distriktets ledningsgrupps verksamhet, inkallar medlemmar i ledningsgruppen för planering av sjöräddningstjänsten och samordning av verksamheten och fastställer sjöräddningsplanen inom det egna distriktet. Vid krävande efterspanings- och räddningsuppgifter samordnar sjöräddningstjänstens ledare eller hans ställföreträdare sjöräddningstjänstens, den allmänna räddningstjänstens, flygräddningstjänstens och eventuella övriga aktörers åtgärder med ledningsgruppen som hjälp.

2.2.2.2 Sjøräddningens ledningscentraler

Sjøräddningens efterspanings- och räddningsverksamhet leds från den sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral som hör till sjöbevakningssektionens stab. Sjøräddningscentralen (MRCC Turku) är belägen vid staben för Västra Finlands sjöbevakningssektion i Åbo. Sjöbevakningssektionen i Vasa (MRSC Vaasa) är underställd MRCC Turku och är belägen i ämbetshuset i Vasa. Finska vikens sjöräddningsverksamhet leds av sjöbevakningssektionen i Helsingfors (MRSC Helsinki) och den är belägen i anslutning till staben för sjöbevakningssektionen på Sveaborg i Helsingfors. För verksamheten vid sjöräddningens ledningscentral ansvarar en särskild chef för centralen som har utsetts till tjänsten. Chefen för sjöräddningens ledningscentral ansvarar för att

1. personalen på centralen är tillräckligt yrkeskunnig och kompetent och att det finns tillräckligt med personal på varje skift
2. maskinerna på centralen fungerar väl och att personalen kan använda dem
3. sjöräddningsplanen för sjöräddningsdistriktet i fråga är tidsenlig och uppdaterad.

Sjøräddningens ledningscentraler har till uppgift att inom sina sjöräddningsdistrikt sörja för upprätthållandet av sjöräddningstjänstens omedelbara lednings- och kommunikationsberedskap och för att undsättning ges dem som befinner sig i fara till havs samt för ledningen av efterspanings- och räddningsaktionerna. Ledningscentralen följer med sjöfartens säkerhetsradiokommunikation för observerande av eventuella kritiska lägen och svarar för sjöräddningens radiokommunikation i kritiska lägen.

Förutom de uppgifter som ankommer på sjöräddningsundercentralerna fungerar sjöräddningscentralen på Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion som en riksomfattande

samordnande ledningscentral. I detta syfte upprätthåller den en lägesbild av de viktigaste nationella efterspanings- och räddningsenheternas beredskap och bereder sig på att vid behov anvisa resurser åt den sjöräddningsundercentral som leder räddningsaktionerna samt avgör hur sjöräddningsresurserna fördelas i situationer där de samtidigt behövs inom flera än ett sjöräddningsdistrikt. Sjøräddningscentralen säkrar undercentralernas verksamhet och fungerar vid behov som deras reservledningscentral.

Sjøräddningscentralen fungerar också som internationell förbindelselänk för Finlands sjöräddningstjänst. Den upprätthåller en lägesbild av de viktigaste internationella efterspanings- och räddningsenheternas beredskap. Den har därtill till uppgift att fungera som internationell förbindelselänk SPOC (SAR Point Of Contact) för satellitalarmeringssystemet COSPAS-SARSAT. Sjøräddningscentralen fungerar också som en förbindelselänk för SSAS- tjänster (Ship Security Alert System) och MAS-tjänster (Maritime Assistance Services), dvs. olika assistansservice inom sjöfarten. Sjøräddningscentralen sörjer också för att motta internationella framställningar om hjälp och meddelanden gällande det maritima miljöskyddet och för att dessa förmedlas till miljömyndigheterna. Sjøräddningscentralen beslutar om inledandet av omedelbara åtgärder i anslutning till oljeutsläpp från fartyg. På basis av mellanstatligt avtal eller framställning av främmande stat beslutar centralen också om att tillgänglig sjöräddningshjälp ges till utlandet och om att hjälp begärs från utlandet då detta är av nöden för räddande av människoliv. När sjöräddningscentralen begär hjälp från utlandet bör den även aktivt och i samråd med samarbetsmyndigheterna ordna tillstånds-, anmälnings- och andra dylika förfarandena då utländska efterspanings- och räddningsenheterna anländer till landet.

Sjøräddningens ledningscentraler är skyldiga att hålla andra centraler underrättade om kritiska lägen inom sjöräddningen. Detta gör de genom att mata in uppgifterna om kritiska lägen till sjöräddningstjänstens riksomfattande informationssystem.

DEN FINLÄNSKA SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS REGIONALA INDELNING

SUOMEN MERIPELASTUSTOIMEN VASTUUALUE (SRR)

DEN FINLÄNSKA SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS ANSVARSOMRÅDE (SRR)

FINNISH SEARCH AND RESCUE REGION (SRR)

— Suomen meripelastustoimen vastuualueen ulkoraja
Yttre gräns för Finlands sjöräddningsregion
Outer limit of the Finnish SRR

- - - Meripelastuslokhöjens välräja
Gräns mellan sjöräddningsdistrikten
Boundary line between SAR subregions

 Meripelastushelikopterin tukikohta / Super Puma
Bas för sjöräddningshelikopter / Super Puma
SAR helicopter / Super Puma

 Meripelastushelikopterin tukikohta / Agusta Bell 412
Bas för sjöräddningshelikopter / Agusta Bell 412
SAR helicopter / Agusta Bell 412

17. Meripelastushelikopterien valmiusaika on 1 t / 24 t / vrk
Sjöräddningshelikoptrar alarmberedskap är 1 t / 24 t / dag
SAR helicopters in 1 h readiness / 24 h / day

RUOTSIN SRR
SVERIGES SRR
SWEDISH SRR

PISTEIDEN KOORDINAATIT KOORDINATER COORDINATES

1.	60° 12' 01"N	027° 17' 35"E
2.	60° 08' 00"N	026° 33' 00"E
3.	59° 58' 30"N	026° 06' 42"E
4.	59° 53' 00"N	025° 52' 00"E
5.	59° 54' 30"N	025° 20' 00"E
6.	59° 30' 00"N	024° 51' 00"E
7.	59° 00' 00"N	021° 00' 00"E
8.	59° 15' 24"N	020° 32' 39"E
9.	59° 33' 46"N	019° 58' 59"E
10.	60° 11' 30"N	019° 05' 12"E
11.	60° 18' 03"N	019° 07' 56"E
12.	61° 00' 00"N	019° 19' 05"E
13.	61° 40' 00"N	019° 30' 00"E
14.	63° 10' 00"N	020° 10' 00"E
15.	63° 28' 30"N	020° 40' 00"E
16.	63° 37' 00"N	021° 30' 00"E
17.	64° 41' 00"N	022° 55' 00"E
18.	65° 31' 48"N	024° 08' 24"E

MRSC VAASA

MRSC TURKU

MRSC HELSINKI

VENÄJÄN SRR
RYSSLANDS SRR
RUSSIAN SRR

VIRON SRR
ESTLANDS SRR
ESTONIAN SRR

CONTACT NUMBERS:

National SAR maritime alarm number 0204 1000 (from abroad +358 204 1000)

West Finland Coast Guard District

MRCC Turku 0204 1001 (from abroad +358 204 1001)

MRSC Vaasa 0204 1003 (from abroad +358 204 1003)

Gulf of Finland Coast Guard District

MRSC Helsinki 0204 1002 (from abroad +358 204 1002)

2.2.2.3 Sjöräddningsledaren

För den operativa ledningen av olika sjöräddningssituationer ansvarar den sjöräddningsledare (SMC) som just då är i arbete i enlighet med arbetschemat. Sjöräddningsledaren fastslår det kritiska lägets grad och svarar för att den ansvariga enheten vidtar nödvändiga åtgärder. Han får hjälp av den övriga personalen på ledningscentralen för sjöräddningen. Sjöräddningsledaren svarar för efterspaningen och räddningen av de människor som hamnat i ett kritiskt läge till havs. I de flesta fall ansvarar han också för informations spridningen. Om situationen så kräver, bör sjöräddningstjänsten ha tillräcklig beredskap att inrätta en separat organisation med uppgift att informera om läget. Vid behov kan sjöräddningsledaren utse en ledare på olycksplatsen eller en koordinator för flygverksamheten till sin hjälp. Beslutet om avbrytande eller avslutande av efterspanings- och räddningsaktionerna fattas av sjöräddningsledaren. Sjöräddningsledaren eller hans ställföreträdare har rätt att i enstaka fall avgöra saken.

2.2.2.4 Ledaren på olycksplatsen

Sjöräddningsledaren kan vid behov utse en ledare på olycksplatsen (OSC), vars uppgift är att underställa sjöräddningsledaren leda efterspanings- och räddningsaktionerna utanför det nödställda fartyget. Om de interna räddnings- och evakueringsaktionerna ombord på det nödställda fartyget svarar dess chef. Om det är fråga om en omfattande räddningsoperation, kan man utse två ledare på olycksplatsen. I sådana fall bör deras uppgifter delas upp i två klara helheter: den enas uppgift kan vara t.ex. att bistå det nödställda fartyget och ta hand om evakueringen av människorna medan den andra leder efterspaningsaktionerna inom olycksområdet.

Den som utses till ledare på olycksplatsen bör vara en i uppgiften väl inkommen tjänsteman. I brådskande fall, när det är nödvändigt för räddande av människoliv, kan till OSC tillfälligt utses också en annan för uppgiften kapabel person än en tjänsteman. En ledningsgrupp på olycksplatsen kan också utse som hjälp till ledaren på olycksplatsen. Ledningsgruppens uppgift är för sjöräddningens del att endast fungera som ett expertorgan.

Innan sjöräddningsledaren utser en ledare på olycksplatsen (OSC), bör han eller hon försäkra sig om att den utsedda personen är kapabel och villig att åta sig uppdraget. En person på ett fartyg som seglar på internationellt vatten under annan än finländsk flagg bör inte utses till ledare på olycksplatsen mot sin vilja.

Att utse en ledare på olycksplatsen är en ändamålsenlig lösning i synnerhet i sådana fall där flera efterspanings- och räddningsenheter är mobiliserade och ett stort antal enheter som tagit emot larmet anländer till olycksplatsen. En person som är på olycksplatsen har i allmänhet de bästa förutsättningarna att leda alla de fartyg som anländer till olycksplatsen.

Det är vanligtvis skäl att till ledare på olycksplatsen utse chefen för den efterspanings- och räddningsenhet som har de bästa ledningsförutsättningarna. En gränsbevakningsman som sänts från land till olycksplatsen kan ofta också fungera som ledare på olycksplatsen. Sjöräddningens ledningscentral stöder ledaren på olycksplatsen i hans ledaruppgift genom att ställa behövliga resurser till hans förfogande.

Ledaren på olycksplatsen kan ge bindande order och instruktioner åt efterspanings- och räddningsenheterna på platsen. Han utövar i sin uppgift offentlig makt underställd sjöräddningsledaren, och fungerar i sin uppgift under tjänsteansvar. Åt den som utses till uppgiften bör alltid särskilt klargöras att han fungerar i sin uppgift under fullt tjänsteansvar.

2.2.2.5 Koordinator för flygverksamheten

Att utse en koordinator för flygverksamheten (ACO) är motiverat i synnerhet när i efterspanings- och räddningsverksamheten deltar ett stort antal luftfartyg. Koordinatören av flygverksamheten utses på samma sätt som ledaren på olycksplatsen och han fungerar underställd sjöräddningsledaren. Hans uppgift är att på olycksområdet leda och samordna flygverksamheten inom efterspanings- och räddningsverksamheten. Koordinatören för flygverksamheten kan också sköta sin uppgift från sjöräddningens ledningscentral eller från någon annan plats som är väl lämpad för att leda flygverksamheten.

Den som utses till koordinator för flygverksamheten bör vara en i uppgiften väl inkommen tjänsteman som deltagit i ACO-utbildningen. För uppgiften bör i första hand anlitas en gränsbevakningsman om en sådan finns. Vid behov kan en annan ACO-utbildad person utses som hjälp till koordinatören för flygverksamheten eller någon annan person som är tillräckligt erfaren och känner till flygradiotrafiken. Vid brådskande fall, när det är nödvändigt för att rädda människoliv, kan till koordinator för flygverksamheten tillfälligt utses också en annan för uppgiften kapabel person än en tjänsteman. Vad som ovan sagts om behörighet och tjänsteansvar för ledaren på olycksplatsen gäller även för koordinatören för flygverksamheten.

2.2.2.6 Fartygets befälhavare och andra aktörer

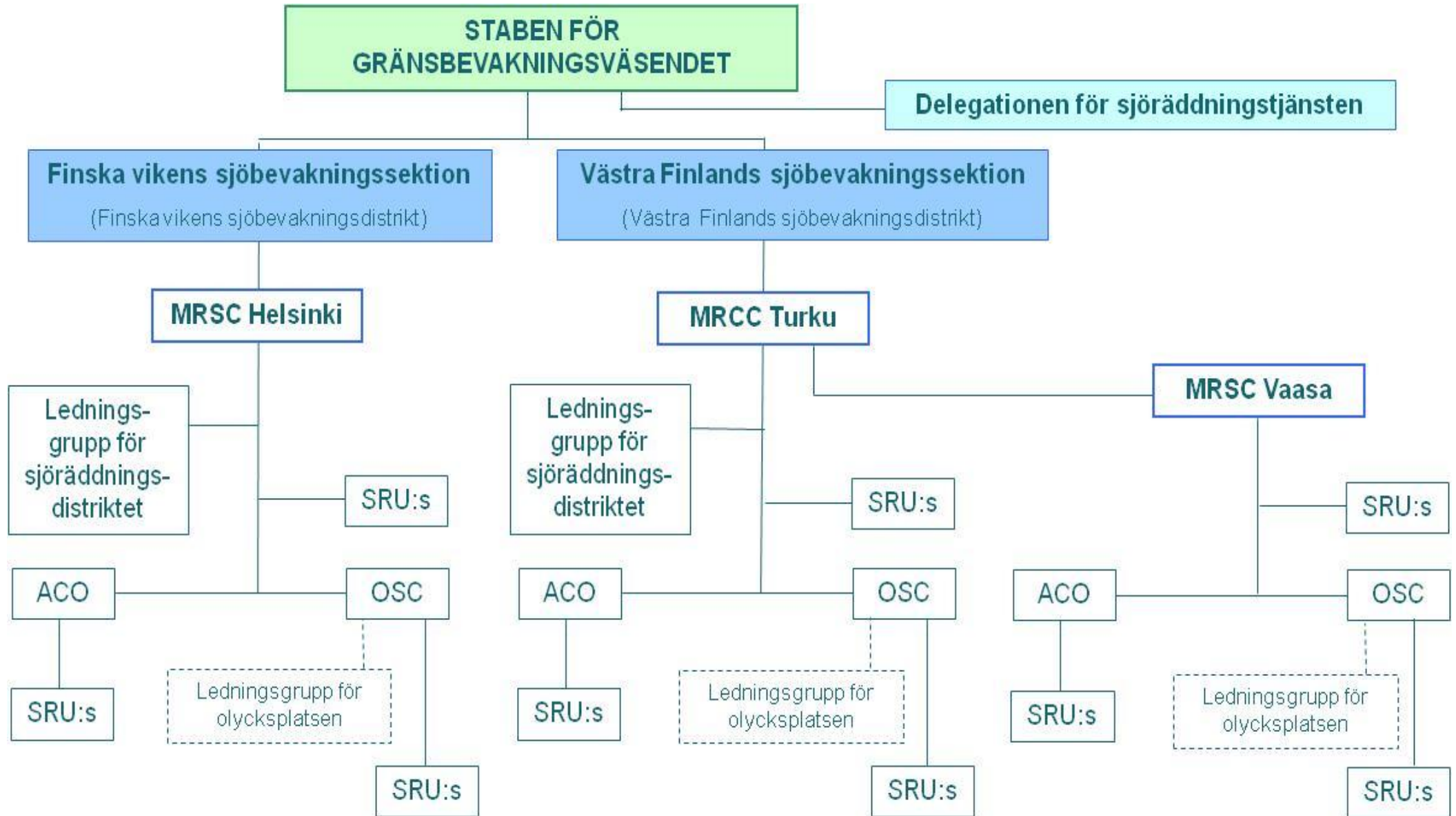
På det nödställda fartyget leds räddningsverksamheten av fartygets befälhavare, också för de utomstående gruppernas del. Sjöräddningsledaren kan utse kontaktpersoner på det nödställda fartyget, evakueringscentralen och andra med tanke på verksamheten centrala ställen. Kontaktpersonernas uppgift är att fungera där som experthjälp för sjöräddningstjänsten.

2.2.3 Delegation och ledningsgrupper

I planeringen, utvecklingen och uppföljningen av sjöräddningstjänsten bistår staben för gränsbevakningsväsendet av en delegation för sjöräddningstjänsten som tillsätts av inrikesministeriet för tre år i sänder. Som ordförande för delegationen fungerar en i sjöräddningstjänsten väl inkommen gränsbevakningsman. Delegationen har därtill övriga medlemmar som representerar sjöräddningsmyndigheter och centrala frivilligorganisationer eller andra sammanslutningar inom området. Delegationen har rätt att anställa en sekreterare i bisyssla. Delegationen deltar emellertid inte i ledningen av räddningsverksamheten i anslutning till kritiska lägen.

Sjöbevakningssektionen bistås av sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp vars verksamhet leds av sjöbevakningssektionens kommandör. Sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp tar hand om operativa och administrativa uppgifter. Ledningsgruppens operativa uppgift är att som stöd för sjöräddningsledaren i ett kritiskt läge samordna myndigheternas, frivilligorganisationernas och övriga sammanslutningars eller aktörers uppgifter. Till ledningsgruppens uppgifter hör också anskaffningen av tilläggsresurser vid behov. Vid behov kan sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp utökas med representanter för myndigheterna eller frivilligorganisationerna och de övriga sammanslutningarnas ledning på riksplanet, ifall olyckan är så omfattande eller allvarlig att särskilda skäl förutsätter detta. För att kunna fungera effektivt behöver sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp också en egen stödorganisation. Sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp bistår sjöbevakningen också administrativt vid planeringen av olika sjöräddningsaktioner.

Schema över sjöräddningens ledningsförhållanden



2.3 Kommunikationssystem

2.3.1 Arbetsfördelningen mellan myndigheter

Gränsbevakningsväsendet svarar för radiokommunikation som har samband med kritiska lägen till havs samt för att upprätthålla beredskap i anslutning till det. Till radiokommunikation i kritiska lägen hör uppföljning av MF-frekvenserna för nöd- och säkerhetsanrop, svar på nödmeddelanden och -anrop, alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter samt ledning av radiotrafiken under en efterspanings- och räddningsoperation.

Genom sjöräddningscentralen i Åbo (MRCC Turku) och centralerna i Helsingfors och Vasa (MRSC Helsinki och MRSC Vaasa) upprätthåller Gränsbevakningsväsendet kontinuerligt sin beredskap för radiokommunikation i kritiska lägen. De internationella VHF-samt HF-nöd- och säkerhetskanalerna och -frekvenserna avlyssnas i enlighet med nedanstående tabell. Sjøräddningens ledningscentraler leder nödradiotrafiken, svarar för den operativa ledningen och för att alarmera de nödvändiga enheterna på havsområdet.

Trafikverket svarar för den övriga säkerhetsradiokommunikationen inom sjöfarten samt för avlyssning av nödradiotrafiken i Saimenområdet. Till den övriga säkerhetsradiokommunikationen hör bl.a. förmedling av säkerhetsmeddelanden inom sjöfarten, varningstrafik, radiotrafik inom fartygstrafikservicen (VTS) och radiotrafik inom fartygsrapporterings- och trafikledningssystemet (GOFREP) i Finska viken.

Arbetsfördelningen inom sjöradiotrafiken framgår ur nedanstående tabell.

Myndighet	Uppgift	Radiotrafik	Kuststation	MMSI	Avlyssnade kanaler/frekvenser ¹	
					VHF	MF
Gränsbevakningsväsendet (sjöbevakningssektioner)	Ledning av efterspanings- och räddningsuppgifter inom sjöräddningstjänsten	Nöd- och iltrafik *) TMAS **) 2)	MRCC Turku	002301000	70 (DSC) 16	2187,5 kHz (DSC)
			MRSC Helsinki	002302000		
			MRSC Vaasa	002303000		
Trafikverket	Säkerhetsmeddelanden inom sjöfarten	Varningstrafikaröitusliikenne*	Turku Radio	002300230	70 (DSC) 16	2187,5 kHz (DSC)

1*) Kuststationen avgör vilka kanaler/frekvenser som används i enlighet med radioanvisningarna.

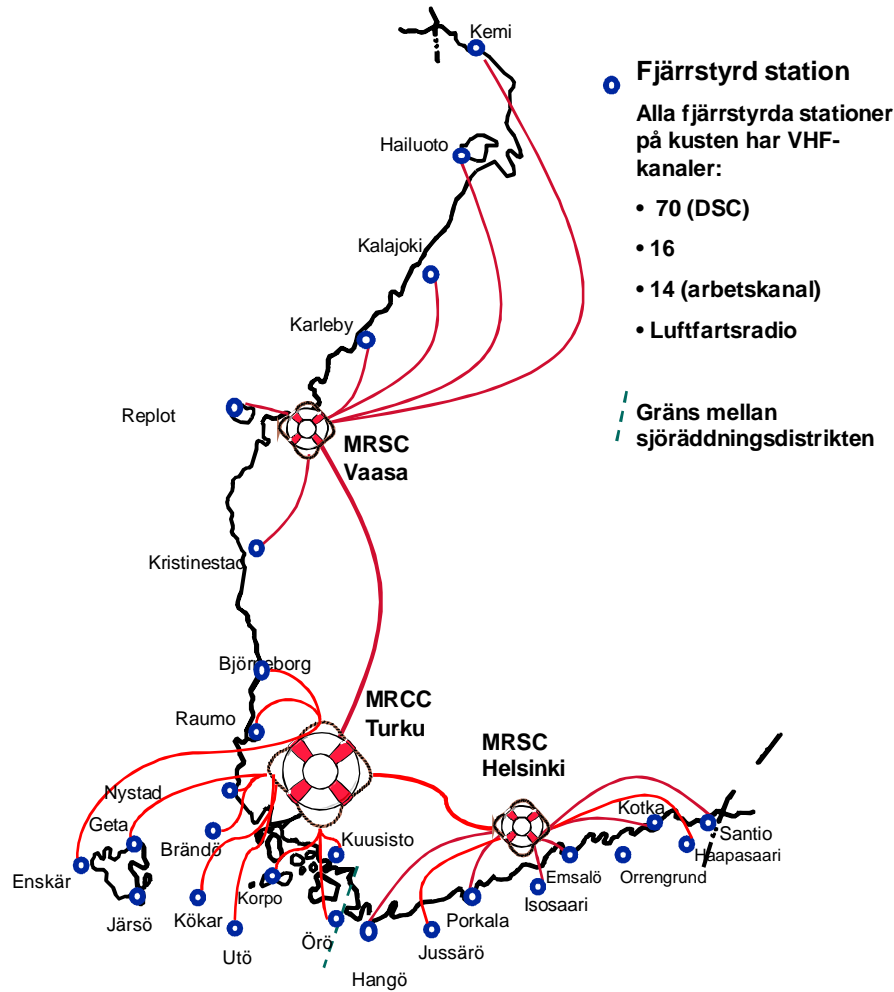
2**) Vidarekoppling per telefon från sjöräddningens nödnummer.

De internationella nödfrekvenserna som i främsta hand används i sjöräddningscentralen och i sjöräddningsdistrikt är följande:

- VHF-DSC frekvens 156,525 MHz, kanal 70
- VHF-radiotelefon frekvens 156,800 MHz, kanal 16
- MF/DSC frekvens 2187,5 KHz

Luftfartens nödfrekvens är 121,5 MHz. Som samarbetsfrekvens med flygräddningstjänsten används i kritiskt läge frekvensen 123,1 MHz.

SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS VHF-JOUR



RADIOANROP

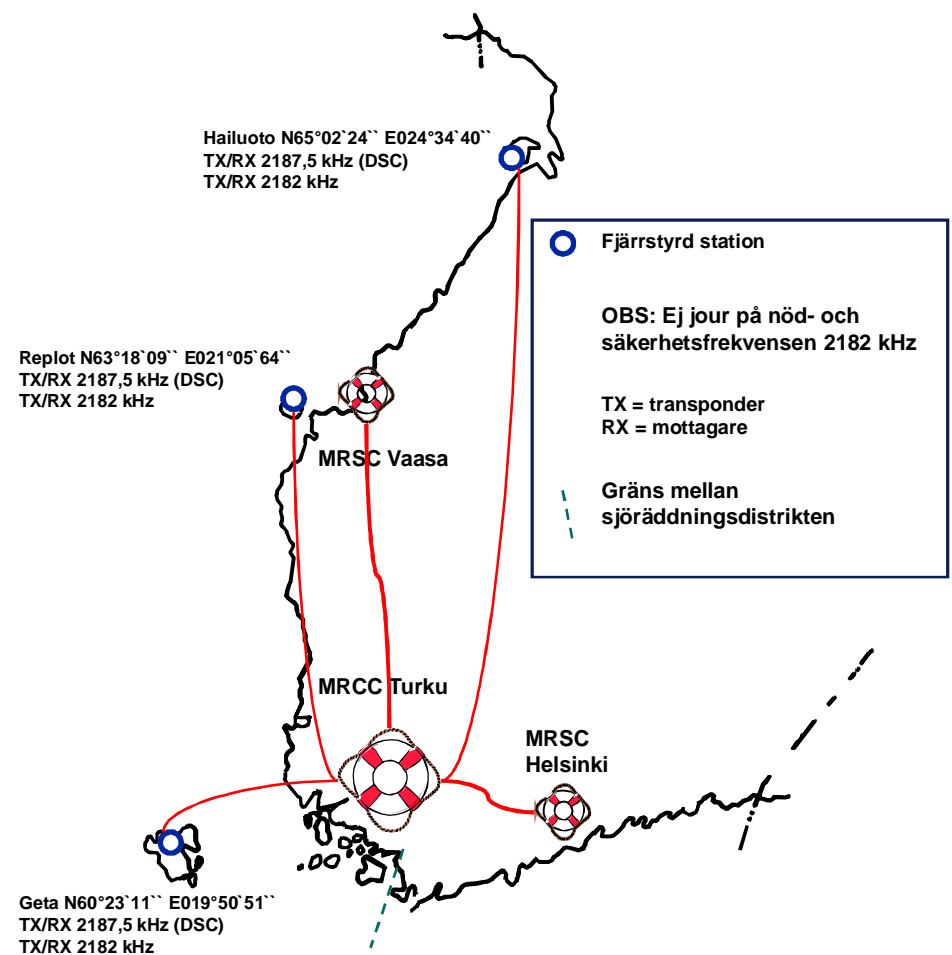
- Sjöräddning Turku
- Sjöräddning Helsinki
- Sjöräddning Vaasa

SJÖRADIONUMMER

- 002301000
- 002302000
- 002303000



SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS MF-JOUR



Radioanrop:

- Sjöräddning Turku
- Sjöräddning Helsinki
- Sjöräddning Vaasa

MMSI:

- 002301000
- 002302000
- 002303000

2.3.2 Anmälningar av kritiskt läge

- Om kritiskt läge inom sjöräddningen anmäls i första hand till sjöräddningens ledningscentral.
- Var och en bör utan dröjsmål förmedla anmälningar av och meddelanden om kritiskt läge samt meddela observationer och åtgärder som gäller det kritiska läget till sjöräddningens ifrågavarande ledningscentral eller sjöräddningsdistrikt.
- I nödläge bör fartyget med hjälp av GMDSS-radiosystem sända en nödsignal i enlighet med GMDSS-systemet. Om fartyget inte har ett GMDSS-radiosystem eller en VHF-radiotelefon, kan signalen sändas t.ex. med hjälp av mobiltelefonen.
- Beroende på hur fartyget är utrustat kan nödsignalen sändas också med hjälp av andra internationella nödsignaler och per telefon.
- I sjöradiotrafiken bör de internationella radioanvisningarna följas.
- Ett nödställt fartyg kan använda alla tillgängliga medel för att väcka uppmärksamhet och tillkalla hjälp.

SJÖRÄDDNINGENS ALARMNUMMER

0294 1000

Sjöräddningen kan också alarmeras via numret 112!

Om faran för att råka i sjönöd bör meddelas i ett tillräckligt tidigt skede.

Sjölagen (1146/2001, 6 kap. § 11 a §) förpliktar fartygets befälhavare att i ett tillräckligt tidigt skede, om möjligt, meddela om hotande fara för sjönöd.

”Är ett fartyg i fara att råka i sjönöd som kan orsaka fara för de ombordvarande skall befälhavaren utan dröjsmål anmäla detta till den sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral som avses i sjöräddningslagen (1145/2001) eller till någon annan enhet som leder efterspanings- och räddningsaktionerna på området.”

Avsikten med detta är att ge sjöräddningsmyndigheterna en förvarning om en hotande nödsituation och på så sätt ge myndigheterna tid att i förväg förbereda sig inför en eventuell nödsituation till sjöss. Meddelandet eller signalen kan sändas t.ex. med mobiltelefon till sjöräddningens alarmnummer. Om situationen efter anmälan utvecklas till en faktisk nödsituation, bör fartyget med hjälp av sjöradiosystemet inleda nödtrafik.

Om fartyget inte får kontakt med sjöräddningens regionala ledningscentral, kan meddelandet sändas också via VTS-trafikstyrningssystemet, eller nödcentralen till sjöräddningsmyndigheterna.

2.3.3 Allmät om GMDSS-systemet

Det globala nödsignals- och säkerhetssystemet till sjöss (GMDSS) baserar sig på olika tillämpningar som används till sjöss, på land och i luften. Avsikten med systemet är att förmedla nödmeddelanden vidare så snabbt som möjligt till de instanser som svarar för räddningsoperationerna. GMDSS-systemet trädde i kraft globalt år 1999. Inom GMDSS-systemet bör fartyget ha en sådan radioutrustning att nödmeddelandet alltid kan vidarebefordras från fartygets trafikeringsområde till räddningsmyndigheterna på land. Systemet

möjliggör att ansvariga efterspanings- och räddningsmyndigheter i olika länder samt fartyg i närheten av det nödställda fartyget eller den nödställda människan snabbt och med en så liten eftersläpning som möjligt kan alarmeras så att de kan delta i de samordnade efterspanings- och räddningsaktionerna.

Radioanläggningarna i enlighet med GMDSS-systemet är obligatoriska i yrkesfartyg inom sjöfarten. Ett stort antal fartyg, t.ex. fritidsfartyg, står fortfarande utanför GMDSS-systemet. Ett fritidsfartyg blir en del av GMDSS-systemet när fartyget har skaffat lämplig utrustning som uppfyller nödsystemets krave (t.ex. VHF-radiotelefon med DSC-funktion).

2.3.3.1 GMDSS-radiosystemets delsystem

- Digitalt selektivanrop (DSC) samt radiotelefon med VHF-, MF- eller HF-frekvenser
- Cospas-Sarsat-nödsändare (EPIRB)
- Inmarsat
- Radarsvarare (SART)
- VHF-handradiotelefon

Med GMDSS-systemet kan dessutom förmedlas maritim säkerhetsinformation (MSI).

2.3.3.2 Inledande av nödtrafik genom GMDSS-systemet

Fartyget kan i ett kritiskt läge sända ett nödlarm i enlighet med GMDSS-systemet med hjälp av:

- digitalt selektivanrop (DSC) på VHF-, MF- eller HF-frekvenser
- Cospas-Sarsat-radioboj (EPIRB)
- Inmarsat-terminal (Inmarsat B-, Inmarsat C- eller Fleet F77-terminal)
- radiotelefon på VHF-, MF- eller HF-frekvenser

2.3.3.3 Inledande av radiotrafik i kritiska lägen med hjälp av DSC-anrop

Systemet med digitalt selektivanrop (DSC) är avsett i första hand som nödsystem på VHF-, MF- och HF-frekvenser. Inom GMDSS-systemet inleds nöd- och säkerhetstrafiken alltid med digitalt selektivanrop (DSC). Nödlarmet innehåller lättförståelig basinformation som är väsentlig med tanke på inledandet av sjöräddningsaktionerna. En elektronisk positioneringsmottagare (GPS eller motsvarande) bör alltid kopplas till DSC-systemet då det är möjligt.

Om det ombord på fartyget inte finns en radiosändare med DSC-system, kan nöd- och säkerhetstrafiken inledas med ett muntligt meddelande förutsatt att det inom hörbarhetsområdet finns en kustradiostation som avlyssnar nöd- och säkerhetsfrekvensen i fråga.

Fördelen med det digitala selektivanropssystemet är att fartygets MMSI-nummer, eventuella positioneringssuppgifter och arten av hjälp förmedlas klart och tydligt vidare till sjöräddningens ledningscentralers radiosystem. Således kan hjälpaktionerna riktas omedelbart till rätt plats och man vet vem som är i hjälpbehov. Fördelen med det digitala selektiv-anropet är också att dess räckvidd är bättre jämfört med ett muntligt meddelande också i svåra förhållanden.

2.3.4 Radiokommunikation i kritiska lägen

2.3.4.1 Prioriteter inom nöd- och säkerhetstrafiken

Om radiokommunikationen inom nöd- och säkerhetstrafiken bestäms i de internationella radiotrafikanvisningarna (Radio Regulations). När trafiken inleds i enlighet med radiotrafikanvisningarna, ser prioritetsordningen ut enligt följande:

Nöd- och säkerhetstrafik	DSC-anropets klassificering	Uttrycket som används i radiotelefontrafiken	Prioritet i radiotelefontrafiken
Nödtrafik (Distress communication)	Nödanrop (Distress alert)	MAYDAY	Prioritet framför all övrig trafik
Iltrafik (Urgency communication)	Ilanrop (Urgency announcement)	PAN PAN	Prioritet framför all övrig trafik med undantag av nödtrafik
Varningstrafik (Safety communication)	Varningsanrop (Safety announcement)	SECURITE	Prioritet framför all övrig trafik med undantag av nöd- och iltrafik
Vanlig eller rutintrafik (Routine communication)	Rutinanrop (Routine call)		Ingen prioritet framför övrig trafik

Sjöräddningens radiokommunikation under kritiska lägen sköts vid behov som nöd- och iltrafik.

2.3.4.2 Nödtrafik

Inledande av nödtrafik på ett nödställt fartyg

Med nödkommunikation tillkännages att fartyget, dess besättning eller någon enskild person hotas av en allvarlig omedelbar fara och att fartyget är i behov av omedelbar hjälp. Nödkommunikation kan användas också i situationer där en eller flera personer har hamnat i vattnet. Ombord på fartyget får nödkommunikation inledas endast med tillstånd av befälhavaren eller någon annan som ansvarar för fartyget. I nödsituationer bör nödkommunikationen inledas omedelbart.

Inledande av nödkommunikation för det nödställda fartygets räkning och upprepande av nödmeddelandet

Fartyget bör inleda nödkommunikation för det nödställda fartygets räkning i följande situationer:

- Det nödställda fartyget har inte möjlighet att påbörja nödkommunikation.
- Ytterligare hjälp behövs till olycksplatsen.
- Det nödställda fartyget kan inte av någon anledning sköta radiotrafiken och befälhavaren för det assisterande fartyget anser att mera hjälp behövs. I en sådan situation bör det assisterande fartyget klart visa att det inte är nödställt.
- Fartyget har tagit emot ett DSC-nödlarm som sjöräddningens ledningscentral eller annan kustradiostation inte har kvitterat inom fem minuter.

När ett fartyg inleder nödkommunikation för ett annat fartygs räkning med hjälp av DSC-anrop, bör anropet riktas till sjöräddningens ledningscentral (MRCC eller MRSC).

Sjöräddningens ledningscentral bör inleda nödkommunikation för det nödställda fartygets räkning i följande situationer:

- Det nödställda fartyget har inte själv möjlighet att påbörja nödkommunikation.

- Ytterligare hjälp behövs till olycksplatsen.
Därutöver:
- När man har mottagit nödlarmet från fartyget, ska sjöräddningens ledningscentral efter kvitteringen sända ett upprepat nödlarm.
- När det nödställda fartyget inte av någon annan anledning har själv inlett nödkommunikation, trots att situationen enligt den person som ansvarar för nödradiotrafiken på sjöräddningens ledningscentral (sjöräddningsledare) förutsätter det.

Sändning av lägesrapporter som en del av nödkommunikationen

Sjöräddningens ledningscentral, sjöräddningscentralen eller sjöräddningsdistriktet som leder nödtrafiken ska vid behov sända regelbundna lägesrapporter som en del av nödkommunikationen.

Nödtrafikens fördelar jämfört med rutintrafik:

- I den internationella radioinstruktionen beskrivs obligatoriska förfaranden vid nödkommunikation.
- Nödkommunikation befriar radiokanalen från övrig kommunikation.
- Nödkommunikation förplikar andra stationer att följa den ifrågasvarande radiotrafiken åtminstone så länge att hjälp säkert är på väg.
- Nödkommunikation förplikar alla involverade att vidta nödvändiga åtgärder.
- Nödkommunikation är offentlig kommunikation. Den berörs inte av sekretessbestämmelserna för kommunikation.
- I nödkommunikation har sjöräddningsledaren (SMC) alla de maktbefogenheter som enligt lag tillkommer honom och den juridiska ställningen för de involverade klarläggs.

Nödtrafiken leds av sjöräddningens ledningscentral (eller annan kuststation) som kvitterat nödmeddelandet.

Upphävande av falskt alarm

Ett falskt alarm kan sändas antingen i misstag eller omedvetet med DSC-apparaten, Inmarsat-terminalen eller EPIRB-nödsändaren (eller PLB- eller ELT-nödsändaren) i en situation där fartyget eller personen inte är i nöd. Fartyget som sänt det falska alarmet bör omedelbart efter att felet upptäckts avbryta det. Eftersom fartyget endast får sända alarm med befälhavarens tillstånd, svarar befälhavaren också för upphävandet av ett falskt alarm. Ett falskt alarm skall upphävas så att ett meddelande om att det avbrutits skickas till de stationer som möjligtvis har tagit emot nödlarmet. Sättet att upphäva ett falskt alarm beror på den metod som det obefogade nödlarmet har sänts med.

I bilaga 3 finns detaljerade anvisningar om hur man ska gå tillväga för att upphäva ett falskt alarm.

2.3.4.3 Iltrafik

Genom iltrafik anges att den anropande radiostationen har ett mycket brådskande meddelande att sända angående säkerheten för ett fartyg eller för enskilda personer, men det är inte ännu fråga om en nödsituation.

Iltrafik kan användas bl.a. i följande situationer:

- då man meddelar om ett försvunnet fartyg
- då man har observerat röda raketer
- då man sett eller hört signaler som kan ha varit nödsignaler
- då ett fartyg meddelar om manövreringsproblem i ett tättrafikerat område
- då ett fartyg meddelar om problem men det är inte ännu fråga om regelrätt nöd
- då en person drabbats av en allvarlig sjukdomsattack eller blivit skadad och är i behov av akut läkarvård eller då man vill konsultera en läkare (Telemedical Assistance Service, kallades tidigare för *telemedico* eller *radiomedical*)

Ombord på fartyget får iltrafik inledas endast med tillstånd av befälhavaren eller den person som är ansvarig för fartyget.

2.3.4.4 Varningstrafik

Varningstrafik används för att varna om fara som hotar sjöfarten. Varningsmeddelandet kan sändas av ett fartyg eller en kustradiostation.

Varningsmeddelandena klassificeras som navigationsvarningar och väderinformation. I navigationsvarningar kan det vara fråga om varning om sjömärken som förflyttat sig, släckta fyrar eller hinder i farleden. Väderinformation handlar ofta om stormvarningar, vindvarningar eller varningar för isbildning.

Ombord på fartyget får varningstrafik inledas endast med tillstånd av befälhavaren eller den person som är ansvarig för fartyget.

I bilaga 3 finns närmare information om olika förfaranden vid nödtrafik på VHF-, MF- och HF-frekvenser samt med Inmarsat-apparater.

3 SJÖRÄDDNINGSSYSTEMETS VERKSAMHET

3.1 Lägesbilden

Sjöräddningens ledningscentral upprätthåller kontinuerligt en lägesbild av situationen inom dess sjöräddningsdistrikt. Denna lägesbild består av bakgrundsuppgifter, lägesuppgifter om efterspanings- och räddningsenheterna, registeruppgifter, sjöräddningsplaner samt en lägesbild av situationen till havs och i luften inom sjöräddningsdistriktet. Till den lägesbilden hör även övriga sjöräddningsmyndigheters och frivilliga organisationers samt andra sammanslutningars uppdaterade kontaktuppgifter.

Upprätthållande av aktionsberedskapen förutsätter att Gränsbevakningsväsendet i realtid får upplysningar om de övriga sjöräddningsmyndigheterna och deras räddningsenheters aktionsberedskap och läge. Denna informationsöverföring kan genomföras med hjälp av tekniska arrangemang t.ex. med hjälp av myndigheternas radionät eller separata anmälningar. För att möjliggöra en effektiv uppföljning av sjöräddningstjänstens resurser bör sjöräddningsmyndigheterna meddela ifrågavarande ledningscentral för sjöräddningen om efterspanings- och räddningsenheternas kapacitet, utrustning och beredskap samt om eventuella förändringar i dessa. Med tanke på ett ändamålsenligt ordnande av sjöräddningstjänsten bör även de i sjöräddningen medverkande frivilliga organisationerna och andra sammanslutningar lämna samma uppgifter om sina enheter. Basfakta upprätthålls i huvudsak med hjälp av ett automatiskt datasystem för sjöräddning som upprätthålls av Gränsbevakningsväsendet.

Sjöräddningens ledningscentral bör ha tillgång till följande uppdaterade uppgifter om sitt sjöräddningsdistrikt:

- efterspanings- och räddningsenheternas och övriga resursers (såsom specialutrustning och -yrkesmän) läge, egenskaper, prestationsförmåga, beredskap och tillgänglighet
- beskaftenhet, prestationsförmåga, rutter och tidtabeller för fartyg som går i reguljär trafik
- sjötrafiken
- väderleksförhållandena och isläget samt prognoser och varningar
- tillbudsstående kommunikationsförbindelser, telefonnummer, frekvenser, koder och avlyssningstider
- olika båttypers registeruppgifter, egenskaper och igenkänningstecken

Den normala lägesbilden utgör i kritiskt läge utgångspunkten för den lägesbild i realtid som uppgörs till stöd för ledningsverksamheten. Lägesbilden av det kritiska läget står huvudsakligen till alla sjöräddningens ledningscentralers förfogande genom sjöräddningens datasystem. Förutom den central som har ledningsansvaret är också de övriga ledningscentralerna inom sjöräddningen kontinuerligt medvetna om händelserna på Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion, och beredskapen att ge eventuellt stöd är hög. Lägesbilden av ett kritiskt läge innehåller åtminstone följande uppgifter:

- grundtanken bakom verksamheten och lägesbedömningen
- det kritiska lägets art och situationens utveckling
- uppgifter om olycksfartyget och redaren
- ledningsförhållanden samt de underställda ledningsnivåernas och enheternas gruppering samt eventuella förändringar i dem
- egna och åt de underställda ledningsnivåerna givna uppgifter samt grannheternas uppgifter och deras utförande
- efterspanings- och räddningsaktionernas utveckling
- upptäckta och räddade personers antal, personuppgifter, hälsotillstånd och platserna för upptäckandet samt deras vidareflyttning till evakuerings- eller vårdplats

- antal personer som omfattas av olyckan eller efterspanas samt eventuella personuppgifter
- påträffade föremål med anknytning till olyckan, deras kännetecken, platserna och tidpunkterna för påträffandet

Vid sjöräddningens ledningscentraler insamlas också uppgifter om personer som försvunnit i kritiska lägen på sjöräddningsdistriktets område och om omständigheter som är anknutna till dessa personers försvinnande samt om utförda efterspanings- och räddningsaktioner, med hänsyn till eventuella fortsatta efterspaningar, samt en genomgång av läget, undersökningar och statistik.

3.2 Sjøräddningsplaner

Sjöbevakningssektionen bör ha en uppdaterad sjöräddningsplan över användningen och ledningen av sjöräddningsdistriktets resurser samt hur verksamheten samordnas i olika kritiska lägen. Planen bör ständigt finnas till sjöräddningsledarens föfogande. Sjøräddningsplanen baserar sig på en lägesbedömning, i vilken man kartlägger regionens olika olycksrisker samt det hur för sjöräddningstjänstens resurser för efterspaning och räddande av människor i fara kan användas. När sjöräddningsplanen uppgörs och upprätthålls, avtalas med distriktets övriga sjöräddningsmyndigheter och frivilliga organisationer om deras medverkan i sjöräddningstjänsten.

I sjöräddningsplanen ingår åtminstone:

- efterspanings- och räddningsenheternas, ledningsnivåernas och övriga organs gruppering och ledningsförhållanden
- sjöräddningsenheternas indelning enligt användningsändamål samt deras alarmering och anlitage i olika kritiska lägen
- detaljerade åtgärdslistor för igångsättande av efterspanings- och räddningsaktioner utan dröjsmål i olika kritiska lägen
- åtgärder och instruktioner för anskaffande av ytterligare hjälp och materiel vid storo-lyckor;
- kommunikation som används i kritiska lägen och instruktioner om kommunikations- trafik
- instruktioner om samarbetet med övriga medverkande
- instruktioner om samarbetet med grannstaterna
- instruktioner om tillstånds- och anmälningsförfarande då statsfartyg deltar i sjöräddningsverksamhet på Finlands territorialvatten eller i dess luftrum.

Sjøräddningscentralen bör ha särskilda planer för användningen av de nationella resurserna och resurser som alarmeras från andra länder samt bl.a. för SPOC-verksamheten. Sjøräddningstjänstens ledare (SC) fastställer sjöräddningsplanerna för sitt sjöräddningsdistrikt.

3.3 Sjøräddningsregistret

Sjøräddningsregistret är ett personregister som upprätthålls med hjälp av automatisk databehandling. Registret förs av staben för Gränsbevakningsväsendet, men registret används främst av sjöräddningens ledningscentraler. I registret kan föras in sjöräddningsplanerna, uppgifter om mottagna nödmeddelanden och åtgärder som vidtagits med anledning av dem i den omfattning sjöräddningslagen medger.

I sjöräddningsregistret kan med stöd av sjöräddningslagen för upprätthållande av sjöräddningstjänstens aktionsberedskap föras in de i sjöräddningsplanerna ingående uppgifterna om efterspanings- och räddningsenheter och deras personal. I registret kan vid mottaget nödmeddelande föras in person- och kontaktuppgifterna för den person som lämnat nödmeddelandet, identifieringsuppgifterna för abonnemanget och positioneringsuppgifterna för mobiltelefonin samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installe-

ringsadress. I sjöräddningsregistret kan även föras in namn och andra identifierings- och kontaktuppgifter för den som mottagit nödmeddelandet.

Med anledning av ett kritiskt läge kan i sjöräddningsregistret föras in uppgifter som behövs för identifiering av den person som är föremål för ett nödmeddelande eller har räddats ur ett kritiskt läge, uppgifter om personens hälsotillstånd, om uppgifterna kan antas vara av betydelse för att efterspanings- och räddningsåtgärderna skall kunna utföras på ett ändamålsenligt sätt, samt uppgifter om de vårdåtgärder som under transport utförts med den räddade personen.

I sjöräddningsregistret förs in uppgifter om de åtgärder som utförts med anledning av ett nödmeddelande samt motiveringarna till dem. En bandupptagning eller annan motsvarande teknisk upptagning av nödmeddelandet förvaras i anslutning till registeruppgifterna eller som separata upptagningar.

En personuppgift skall utplånas ur sjöräddningsregistret, när det med tanke på sjöräddningen inte längre anses nödvändigt att förvara uppgiften. Andra personuppgifter än sådana som har samband med upprätthållandet av sjöräddningstjänstens aktionsberedskap skall likväl utplånas ur registret senast tio år efter händelsen i fråga. På behandlingen av personuppgifterna i sjöräddningsregistret tillämpas vad som bestäms i personuppgiftslagen (523/1999) ifall inte annat föreskrivs i sjöräddningslagen.

Vid upprätthållandet av registren fästs uppmärksamhet vid samarbetet mellan olika myndigheter, inrättningar och näringslivet för att undvika överlappande register samt för att underlätta och försnabba registrens användbarhet.

Därutöver har Sjöräddningscentralen fungerande kontakter till internationella fartygsregister, sjöräddningscentraler inom Östersjöområdet, COSPAS-SARSAT-satellitalarmsystemet och övriga nationella sjöräddningsmyndigheters register och ledningscentraler samt till sjöräddningscentralernas internationella nätverk. Sjöräddningscentralen tillställer vid behov sjöräddningsundercentralerna de behövliga uppgifterna.

3.4 Ledning

3.4.1 Ledningsansvarets fördelning

Sjöräddningens ledningscentraler sörjer självständigt för ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt. Sjöräddningsundercentralerna är emellertid skyldiga att hålla sjöräddningscentralen underrättad om situationen inom deras sjöräddningsdistrikt. Sjöräddningscentralen i Åbo (MRCC Turku) beslutar vid behov om fördelningen av de nationella resurserna och avgör tilldelningen av nationella och internationella resurser i situationer där viktiga nationella efterspanings- och räddningsenheter samtidigt behövs inom flera sjöräddningsdistrikt. Av denna anledning bör sjöräddningsundercentralen alltid meddela åt sjöräddningscentralen om alarmeringen av de nationella resurserna. MRSC alltid meddela MRCC om alarmering av nationella resurser. Sjöräddningscentralen är båda sjöräddningsundercentralernas primära reservledningscentral. Sjöräddningscentralens primära reservledningscentral är MRSC Helsingfors.

Den sjöräddningsledare (SMC) som i enlighet med arbetsschemat vid nämnda tidpunkt arbetar vid sjöräddningens ledningscentral svarar för den operativa ledningen av sjöräddningsaktionerna. er efterspanings- och räddningsaktionerna. Han avgör det kritiska lägets grad och svarar för att den ansvariga centralen vidtar nödvändiga åtgärder. Han får hjälp av den övriga personalen på sjöräddningens ledningscentral. Sjöräddningsledaren svarar för efterspaningen och räddningen av de människor som hamnat i ett kritiskt läge till havs. I de flesta fall svarar han eller hon också för informationsspridningen. Om situationen så

kräver, bör sjöräddningstjänsten ha tillräcklig beredskap att inrätta en separat organisation med uppgift att informera om läget.

Sjöräddningsledaren kan inom ramen för sin behörighet beordra personer att bistå och överlåta materiel och utrustning för att användas inom sjöräddningstjänsten. Sjöräddningsledaren utser vid behov en ledare på olycksplatsen, en ledningsgrupp på olycksplatsen samt en koordinator för flygverksamheten. Sjöräddningsledaren beslutar även om avbrytande och avslutande av efterspanings- och räddningsaktionerna. Sjöräddningsledaren ansvarar självständigt och med stöd av sin behörighet för de beslut han fattat. Trots sjöräddningsledarens självständiga behörighet baserar sig verksamheten i ett kritiskt läge i första hand på de på förhand uppgjorda verksamhetsplanerna dvs. sjöräddningsplanerna.

Bemanningen vid sjöräddningens ledningscentral utgörs av minst två personer. Sjöräddningsledaren bistås av minst en operatör, som svarar för kommunikationen. Merparten av ledningen av sjöräddningens efterspanings- och räddningsaktioner sker med denna basbemannning. Aktionsberedskapen för sjöräddningens ledningscentraler har säkrats med en beredskapsjour vid sjöbevakningssektionens stab. Vid behov kan hela nyckelpersonalen vid staben snabbt beordras till uppgifter inom sjöräddningen.

Sjöräddningsledarens uppgifter kan ibland även under ett nödläge överföras från en person till en annan exempelvis p.g.a. ett långt arbetspass inom efterspaning eller räddning. Emellertid är det under ett akut nödläge inte skäl att alternera uppgifter annat än för trygghet av en tillräcklig funktionsförmåga. Å andra sidan bör uppgifterna överföras före den person som fungerar som sjöräddningsledare blir utmattad. När uppgifterna överförs bör den sjöräddningsledare som axlar ansvaret sätta sig noggrant och grundligt in i situationen före han åtar sig ansvaret för uppgiften. Sjöräddningsuppgiftens situation, plan, tillgängliga resurser, deras uppgifter och begränsningar samt vidtagna åtgärder bör klargöras entydigt, och överföringen bör dokumenteras. Byte av sjöräddningsledare under pågående nödläge avgörs av sjöräddningstjänstens ledare, dennes ställföreträdare eller centralens chef.

Sjöbevakningssektionens kommendör (eller hans ställföreträdare) ansvarar i alla situationer för ordnandet av sjöräddningstjänsten inom det egna sjöräddningsdistriktet. I kritiska lägen som kräver vittomfattande verksamhet fungerar han som ordförande för sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp, och skapar på detta sätt i egenskap av allmän ledare för operationen de bästa möjliga förutsättningarna för sjöräddningsledaren att lyckas i ledningen av efterspanings- och räddningsaktionerna. I synnerhet då det behövs från det normala avvikande resurser eller då ytterligare resurser anskaffas spelar sjöbevakningssektionens kommendör en viktig roll som sjöräddningstjänstens ledare. Som ordförande för sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp deltar han också aktivt i samordningen av sjöräddningsmyndigheternas och frivilliga organisationers och andra sammanslutningars verksamhet samt stödjer sjöräddningsledaren i beslutsfattandet.

Både ledaren på olycksplatsen och koordinatören för flygverksamheten har behörighet att utfärda order åt de efterspanings- och räddningsenheter och även övriga enheter som har underställts honom.

3.4.2 Inledande av efterspanings- och räddningsaktioner

Beroende på det kritiska läget vidtar sjöräddningens ledningscentral åtgärder enligt sina sjöräddningsplaner:

I ett ovisshetsläge råder ovisshet om en människas säkerhet till havs, eller det är i övrigt skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning. Sjöräddningens ledningscentral vidtar härvid underrättelseåtgärder i syfte att klargöra det eventuella nödläget. I ett ovisshetsläge kan efterspanings- och räddningsenheternas startberedskap hö-

jas, men det kritiska läget förutsätter nödvändigtvis inte att efterspanings- och räddningsenheter används.

I ett beredskapsläge kan det befaras att en människas säkerhet är i fara till havs eller de åtgärder som vidtagits för att utreda ett behov av undsättning har varit resultatlösa, Sjöräddningens ledningscentral utvidgar härvid underrättelseåtgärderna och vidtar behövliga efterspaningsaktioner i syfte att klargöra det eventuella nödläget samt bereder sig på att inleda behövliga räddningsaktioner. I beredskapsläge höjs ledningsberedskapen och efterspanings- och räddningsenheter alarmeras för uppgiften.

I ett nödläge är det uppenbart att en människa är i fara till havs och i behov av omedelbar hjälp. Härvid vidtar sjöräddningens ledningscentral alla de åtgärder som är möjliga och ändamålsenliga med tillbudsstående resurser för att rädda människoliv. Genom att inleda nödkommunikation säkras man att de tillbudsstående fartygen så snabbt som möjligt kan fås med i efterspanings- och räddningsverksamheten, och möjligheten att leda verksamheten säkras. Efterspanings- och räddningsenheter för uppgiften alarmeras anteciperat och förberedelser görs för att anskaffa ytterligare resurser.

Sjöräddningens ledningscentral ska meddela om efterspanings- och räddningsaktionerna också till den ledningscentral eller polisinstans som bestäms på basis av polisens områdesansvar, när det är sannolikt att man när uppdraget inom sjöräddningstjänsten har upphört måste fortsätta uppdraget som av polisen ledd efterspaning av den försvunna personen.

I maritima assistansuppgifter är det inte fråga om sjöräddningsuppgifter trots att man i utförandet av dem kanske anlitar efterspanings- och räddningsenheter inom sjöräddningstjänsten. Syftet med assistansuppgifterna är att hjälpa människor i sådana situationer där det inte är fråga om kritiska lägen till havs men där behovet av utomstående hjälp är nödvändigt och det inte finns tillgång till annan ändamålsenlig hjälp. I huvudsak försöker man ta hand om assistansuppgifterna vid sidan om övrig verksamhet genom effektivare allokering av enheter och patruller.

Ett ändamålsenligt, snabbt och effektivt inledande och skötande av sjöräddningens efterspanings- och räddningsaktioner förutsätter att sjöräddningens ledningscentraler i ett kritiskt läge aktivt inhämtar information från alla källor som står till buds. Det främsta målet för inhämtningen av information är att definiera den exakta positionen av en person till havs som eventuellt är i hjälpbehov samt att definiera behovet av hjälp.

Gränsbevakningsväsendet har i ett kritiskt läge rätt att få bl.a. följande uppgifter av myndigheterna för utförande av uppdrag:

- uppgifter om fordon och dess ägare eller innehavare ur datasystemet för fordons- och körkortregistren som upprätthålls av Trafiksäkerhetsverket och ur Ålands landskapsregerings fordonsregister
- uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur *informationssystemet* för nödcentraler, polisens uppdragsregister över nödmeddelanden medräknat, samt beredskaps- och positioneringsuppgifter om myndigheternas olika enheter till havs
- uppgifter om luftfartyg, ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret som upprätthålls av Trafiksäkerhetsverket
- uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik ur de kommunala hamnverkens datasystem
- uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna

- uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur magistraternas och Ålands landskapsstyrelsens båtregister
- uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverket och Ålands landskapsregerings båtregister samt ur andra register som upprätthålls av Trafiksäkerhetsverket
- uppgifter om fartygstrafiken av Trafikverkets fartygstrafiksystem och om övervakningen av havsområdet av försvarsmakten
- uppgifter om radioanläggningars positionering och av Kommunikationsverket och om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd
- uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur tullverkets datasystem
- uppgifter enligt 4 och 5 § i befolkningsdatalagen (507/1993) ur befolkningsregistercentralens befolkningsdatasystem
 - (* = § 13-17 i den nya lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009/661) innehåller motsvarande punkter)
- uppgifter och prognoser om väder- och havsförhållanden av Meteorologiska institutet

Enligt sjölagen kan uppgifter ur Gränsbevakningsväsendets gränsbevakningsregister i kritiska lägen vid behov användas för organisering av efterspanings- och räddningsåtgärder.

Ett ändamålsenligt utförande av sjöräddningens uppdrag kan även förutsätta att olika uppgifter som gäller personer och fartyg som befinner sig i fara också fås av vissa enskilda företag och sammanslutningar. I kritiska lägen har Gränsbevakningsväsendet därför rätt att avgiftsfritt få dessa uppgifter av redare, organisationer i båtbranschen, företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn- och räddningstjänster samt varvsföretag. Uppgifterna kan gälla sådana fartyg samt deras besättning, passagerare och last som är nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

Sjöräddningens ledningscentral har rätt att i anslutning till ett nödmeddelande av teleföretaget få identifieringsuppgifter för abonnemanget och uppgifter om mobiltelefonins position samt uppgifter om abonnemangets abonnent och användare samt installeringsadress. Teleföretaget är för sin del skyldigt att åt sjöräddningens ledningscentral överlåta det abonnemangets identifieringsuppgifter från vilket nödmeddelandet har sänts och som det gäller, samt uppgifter om abonnemangets abonnent, användare och installeringsadress samt det kända läget för den mobiltelefoni från vilken nödmeddelandet har sänts. Teleföretaget är dessutom skyldigt att uppge den kända positionen av den mobiltelefoni som används av den person som nödmeddelandet gäller, ifall den som använder abonnemanget enligt sjöräddningsledarens grundade uppfattning befinner sig i uppenbar nöd eller omedelbar fara.

3.4.3 Efterspanings- och räddningsenheter: användningsprinciper och verksamhet

För efterspanings- och räddningsuppgifter används enheter i enlighet med det kritiska lägets art och skyndsamhet. Enheternas utrustning, personalens utbildningsnivå, enhetens lämplighet med hänsyn till området, omständigheternas krav och uppgiften samt den beräknade ankomsttiden inverkar på valet av de enheter som används och alarmeras. För sjuktransportuppgifter på basnivå används i främsta rummet sjöräddningstjänstens i jourberedskap varande helikoptrar, vilka i fråga om sin utrustning och personal lämpar sig bäst för sådana uppgifter.

Alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter görs anteciperat. I användningen av resurserna säkras för fet första att tillräckliga resurser fås för uppgiften, och för det andra dimensioneras enheternas användning och alarmeringen av ytterligare resurser så att man förmår sörja för att tillräckliga resurser finns också för att sköta eventuella andra kritiska lägen som inträffar samtidigt. Den enhet som alarmerats bör till sjöräddningens ledningscentral meddela sin beräknade avgångstid och ankomsttid till aktionsområdet. Ifall enheten är förhindrad att delta i efterspanings- och räddningsverksamheten, bör även om detta omedelbart meddelas till ifrågavarande ledningscentral för sjöräddningen.

Efterspanings- och räddningsenheten bör också på eget initiativ vidta av situationen förutsatta behövliga och möjliga åtgärder för att rädda människor i fara. Om farosituationen och med anledning av den vidtagna åtgärder bör omedelbart meddelas till ifrågavarande ledningscentral för sjöräddningen.

Efter att efterspanings- och räddningsenheterna alarmerats fungerar de enligt sjöräddningsledarens order och instruktioner. Sjöräddningsledaren tilldelar envar efterspanings- och räddningsenhet dess uppdrag specificerat. Uppdraget innefattar i allmänhet uppgifter om olycksplatsen, ledningsförhållanden och använda kommunikationssätt, en beskrivning av det objekt som skall efterspanas eller räddas, uppgifter om efterspaningsområdet och efterspaningsmetoden samt om hjälp som människor i fara behöver.

Alla efterspanings- och räddningsenheterna, eller endast en del av dem, kan förordnas att fungera underställda ledaren på olycksplatsen eller koordinatör för flygtrafiken. Ifall sjöräddningsledaren utser en ledare på olycksplatsen eller en koordinatör för flygverksamheten, bör om detta så snabbt som möjligt meddelas åt alla efterspanings- och räddningsenheter som deltar i verksamheten.

För sjöräddningens efterspanings- och räddningsflyg används i främsta rummet Gränsbevakningsväsendets egna luftfartyg. Andra finländska luftfartyg alarmeras enligt gällande anvisningar. Utländska luftfartyg alarmeras via sjöräddningscentralen i ifrågavarande stat. Anhållan om bistånd vidarebefordras även till flygräddningscentralen.

När efterspaningen har lett till resultat, bör om detta meddelas till sjöräddningsledaren, som sänder till platsen de för räddningsarbetet bäst lämpade efterspanings- och räddningsenheterna samt annan behövlig hjälp. De enheter som utför räddningsarbetet bör hålla sjöräddningsledaren kontinuerligt underrättad om räddningsarbetenas framskridande samt omedelbart meddela ifall ytterligare hjälp behövs.

Efterspanings- och räddningsenheten kan avbryta eller avsluta ett givet efterspanings- och räddningsuppdrag endast med ifrågavarande sjöräddningsledares medgivande. Ifall efterspanings- och räddningsenheten måste avvika från det givna uppdraget, bör om detta omedelbart meddelas åt ifrågavarande ledare för efterspanings- och räddningstjänsten.

3.4.4 Avspärrning av olycksområdet

Sjöräddningsledaren kan vid behov göra en framställning om att sjöområdet inom efterspanings- och räddningsområdet tillfälligt skall spärras av, om detta är nödvändigt för att trygga en effektiv efterspanings- och räddningsverksamhet och undvika att nya kritiska lägen uppstår. Innan sjöräddningsledaren fattar beslut som gäller området för en allmän farled, ska denne höra den sjöfartsmyndighet som övervakar farleden och svarar för fartygs-trafikservicesystemet på verksamhetsområdet. Beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice fattas av VTS-myndigheten på framställning av sjöräddningsledaren. VTS-myndigheten kan också tillfälligt beordra att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled skall stängas på grund av en sjöräddningsaktion.

Sjöräddningsledaren kan be Luftfartsverket att inom ramen för sin behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

För att trygga räddningsverksamheten är det skäl att spärra av olycksområdet alltid då det är fråga om en storolycka, och även i övrigt i fråga om luftrummet, om det i räddningsverksamheten deltar många luftfartyg, flygverksamheten pågår länge eller om särskilt krävande eller trånga förhållanden kräver det.

Vilka behov centralen för undersökning av olyckor har bör alltid klargöras innan avspärrningen hävs. För att säkra undersökningen av olyckan kan centralen för undersökning av olyckor beordra att området eller objektet skall spärras av eller förbjuda att personer som omkommit vid olyckan förs bort eller flyttas.

3.4.5 Sjöräddningstjänstens MAS- och TMAS-tjänster

Syftet med maritim assistansservice är både att underlätta utländska och inhemska handelsfartygens kontakter till de lokala myndigheterna i landet och att effektivisera den konsekventa hanteringen av information från fartygen när det gäller kritiska lägen som är lindrigare än olyckor. Assistansservicen skapar samtidigt bättre möjligheter för sjöräddningstjänsten att höja den förutseende beredskapen i situationer som kan utvecklas till eventuella kritiska lägen.

I enlighet med Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s rekommendationer produceras MAS -tjänsterna (Maritime Assistance Services) i Finland på sjöräddningscentralen i Åbo.

Telemedicinsk rådgivning (*Telemedical assistance service*, TMAS, tidigare har även begreppen "Radio Medical" eller "TEMECO" använts), är den del av sjöräddningstjänstens tjänster som även hälsovårdsmyndigheterna deltar. Definitionen av begreppet "telemedicinsk rådgivning" grundar sig på skyldigheterna enligt konventionen om hälsoskydd och sjukvård för sjömän och på Internationella sjöfartsorganisationens skyldigheter. Enligt definitionen ska det med telemedicinsk rådgivning endast avses brådskande medicinska konsultationer som inte kan skötas via det vanliga hälso- och sjukvårdssystemet.

Sjöräddningens ledningscentraler förmedlar sjöfararnas brådskande kontakter i kritiska lägen i första hand via satellit- och mobiltelefonsystem till en särskild telemedicinsk rådgivning där den hjälpbehövande får nödvändiga anvisningar om vård samt en medicinsk riskbedömning. Om fartyget inte har en egen satellit- eller mobiltelefon, kan TMAS-servicen vidarebefordras också via sjöräddningens VHF- eller MF-frekvenser. Detta är dock ett sekundärt alternativ, eftersom sjöräddningens ledningscentraler inte kan koppla dessa kontakter vidare via telefonnätet direkt till läkaren.

3.4.6 Avbrytande eller avslutande av verksamheten

Sjöräddningsledaren kan tillfälligt avbryta efterspaningen eller räddningen, om de rådande förhållandena förhindrar ändamålsenliga efterspanings- och räddningsåtgärder. Om avbrytande av verksamheten bör förhandlas med sjöräddningstjänstens ledare eller dennes ställföreträdare. Motiveringarna till avbrytandet bör antecknas uttömmande i sjöräddningens datasystem. Verksamheten fortsätts när hindret är undanröjt. Också sjöräddningens ledare eller dennes ställföreträdare har rätt att i enstaka fall lösa frågan.

Sjöräddningsledaren beslutar om avslutande av efterspanings- och räddningsaktionerna efter att det på basis av underrättelse- och efterspaningsåtgärder har klarlagts att behov till ytterligare åtgärder inte längre föreligger eller att alla som råkat i fara har påträffats och räddats. Sjöräddningsledaren kan avsluta efterspaningarna också då det har blivit uppenbart att grundat hopp om att finna överlevande inte längre finns. Härvid ska sjöräddningens ledningscentral före beslutet om avslutande av efterspanings- och räddningsaktionerna meddela om saken till den ledningscentral eller polisinspektion som bestäms på basis av polisens områdesansvar i och för beredskap inför efterspaning av en eventuellt försvunnen person och för överenskommelse om eventuell överlåtelse av ledningsansvaret.

Sjöräddningsledaren bör sörja för att alla enheter, ledningsnivåer och viktiga intressegrupper omedelbart meddelas om beslutet att avbryta eller avsluta efterspanings- och räddningsåtgärderna genom att man sänder ett meddelande om avbrytande av nödtrafiken enligt den internationella radioinstruktionen samt på ett annat ändamålsenligt sätt.

3.5 Arvoden och ersättningar

Staten betalar ett skäligt arvode och kostnadsersättning till en person som på order av sjöräddningsledaren har bistått i uppgift inom sjöräddningstjänsten. Staten betalar även ersättning för i sådan uppgift förstörda eller försvunna arbetsredskap, kläder och utrustningar. För egendom som på order av sjöräddningsledaren tagits i bruk samt för förstörd eller försvunnen egendom betalar staten full ersättning. Sjöräddningens ledningscentral uppger till uppgiften beordrade personen om det sätt på vilket ersättningen ansöks.

Åt en frivillig förening eller annan sammanslutning betalar staten arvode och ersätter kostnader enligt samma principer som åt enskilda personer eller på ett med organisationerna överenskommet sätt, under förutsättning att Gränsbevakningsväsendet uttryckligen har gett ifrågavarande uppdrag till att utföras av den frivilliga föreningen eller andra sammanslutningen.

Arvode eller ersättning skall ansökas hos Gränsbevakningsväsendet med användning av en för ändamålet fastställd blankett inom tre månader från det att arvodes- eller ersättningsgrunden uppkommit. Blanketten inlämnas till ifrågavarande sjöbevakningssektion i enlighet med gällande faktureringsanvisningar.

För olycksfall som inträffat under uppdrag inom sjöräddningstjänsten betalas ersättning ur statsmedel på samma grunder som för arbetsolycksfall, till den del den skadade inte har rätt till en åtminstone lika stor ersättning med stöd av någon annan lag.

Om den skadades arbetsgivare i fråga om olycksfall som skall ersättas enligt denna lag har erlagt lön, förskott eller andra betalningar, gäller angående arbetsgivarens rätt vad som i lagen om olycksfallsförsäkring (608/48) har stadgats om arbetsgivarens rätt.

Statskontoret behandlar som första instans ärenden som gäller betalande av ersättning ur statsmedel p.g.a. olycksfall.

3.6 Statistikföring och undersökning

Det material om kritiska lägen och av dem föranledda åtgärder som insamlats förvaras hos sjöräddningens ledningscentraler för statistikföring och undersökning i enlighet med Gränsbevakningsväsendets interna anvisningar. Ändamålet med statistikföringen och undersökningen är att bidra till att öka sjöfartens säkerhet och förhindra olyckor samt att ge en grund för utvecklande av sjöräddningstjänsten. På hanteringen av de i sjöräddningsregistret ingående personuppgifterna tillämpas vad som föreskrivs i personuppgiftslagen (523/1999).

Olyckor som inträffat i trafiken till havs undersöks så som har bestämts i lagen om undersökning av olyckor (373/1986). Sjøräddningstjänsten stöder Centralen för undersökning av olyckor på i lagen föreskrivet sätt och meddelar till Centralen för undersökning av olyckor om alla olyckor som inträffat på finländskt vattenområde och om situationer som inneburit fara för storolycka, samt även då ett finländskt fartyg drabbats av en olycka utanför Finlands vattenområde.

För den straffrättsliga undersökningen av olyckor svarar polisen. Gränsbevakningsväsendet stödjer undersökningen i tillräcklig utsträckning.

3.7 Räddande av egendom

Sjøräddningens efterspanings- och räddningsaktioner fokuserar på efterspaning och räddning av människor som är i fara till havs. Trots att rädda egendom inte hör till sjöräddningstjänstens uppgifter, kan sjöräddningens efterspanings- och räddningsenheter från fall till fall rädda även egendom så att människoliv kan räddas. Förutsättningen är att det mest ändamålsenliga sättet att rädda den människa som är i fara är att rädda egendomen.

För denna uppgift sörjer i första hand kommersiella räddningsföretag på basis av ett med fartyget, redaren eller försäkringsbolaget ingått räddningsavtal. Om man i ett kritiskt läge utöver människoliv räddar också egendom, görs detta endast till närmaste skyddshamn. Efter det är det fartygets ägare som svarar för åtgärderna och kostnaderna riktade till fartyget.

Också medlemsföreningarna i Finlands Sjøräddningssällskap rf räddar även egendom i begränsad utsträckning.

Till de lokala räddningsverkens uppgifter hör också räddning av egendom inom sitt verksamhetsområde. Finlands Sjøräddningssällskap och Ålands Sjøräddningssällskap kan delta även i räddande av egendom. För att betydande tilläggsskador inte ska uppkomma kan även övriga enheter inom sjöräddningstjänsten användas i begränsad utsträckning för att rädda egendom – också när det inte finns människor ombord.

I begränsandet av de skador som olyckor förorsakar accentueras fartygets befälhavares ansvar. Han bär alltid ansvar för sitt fartygs säkerhet och han ansvarar för ledning av säkerhetsåtgärderna på fartyget i alla förhållanden.

3.8 Information

Tillhandahållande av informationen utgör en del av efterspanings- och räddningsverksamheten. En lyckad informationsverksamhet kan i bästa fall ha stor betydelse för att situationen klaras upp. Informationen får emellertid inte kränka personers integritetsskydd. De anhörigas och målsägandes rätt bör därför alltid tas i beaktande.

Om ett sjöräddningsfall informeras med beaktande av dess vidd och allmänna intresse. Den ledningscentral som har ledningsansvaret påbörjar informeringen. Ifrågavarande chef för sjöräddningstjänsten eller en av chefen befullmäktigad person övertar därefter ansvaret. Också vid en flertypsolycka ansvarar sjöräddningstjänsten för den allmänna informeringen om fallet så länge det är fråga om att rädda människoliv. När ledningsansvaret överförs till en annan myndighet, överförs också informationsansvaret, om man inte överenskommit om annat. Vid sidan av den allmänna informationen informerar envar medverkande aktör enbart om sina egna åtaganden enligt vad som överenskommit.

Tillhandahållandet av information i sjöräddningssituationer har beskrivits närmare i [bilaga 11](#).

4 SAMARBETE

4.1 Nationellt samarbete

4.1.1 Allmänt

Staben för gränsbevakningsväsendet svarar för samordningen av de i sjöräddningen medverkande myndigheternas och frivilligas verksamhet på riksplanet i delegationen för sjöräddningen. Samarbetet baserar sig på bestämmelser om sjöräddningstjänsten och sjöräddningsmyndigheternas uppgifter och organisation samt på de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningarnas egna stadgar. Det överenskoms vid behov om Gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters samt frivilligorganisationernas samarbete.

Sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp är i central ställning i samordningen av sjöräddningsmyndigheternas och de frivilliga föreningarnas uppgifter inom sjöräddningsdistriktets område. Sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp har till uppgift att å ena sidan bistå sjöbevakningssektionen i planeringen av sjöräddningstjänsten och å andra sidan att i ett kritiskt läge stöda sjöräddningsledaren i samordningen av de olika aktörernas åtgärder. Sjöbevakningssektionens kommandör tillsätter sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp och fungerar som dess ordförande. Till ledningsgruppen kallas representanter för de centrala myndigheter och frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som medverkar i sjöräddningstjänsten inom sjöräddningsdistriktets område. I sjöräddningsplanerna överenskoms sjöräddningsdistriktsvis med alla medverkande aktörer om de sätt på vilka de deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten. Samordningen innebär en i samverkan utförd planering innan något kritiskt läge inträffar. I ett kritiskt läge handlas i enlighet med sjöräddningsledarens beslut. Vid flertypsolyckor är avsikten att, efter det att människoliven räddats, med ledningsgruppens hjälp möjliggöra en smidig och effektiv överföring av ledningsansvaret i syfte att rädda miljön och egendom.

För att befrämja samordningen mellan de olika aktörernas verksamhet på olycksplatsen kan sjöräddningsledaren vid behov till stöd för ledaren på olycksplatsen tillsätta en särskild ledningsgrupp på olycksplatsen. Ledningsgruppen består av sakkunniga från olika områden och det besluts om dess sammansättning från fall till fall.

I samarbetsarrangemangen vid flertypsolyckor bör man minnas, att så länge de efterspanings- och räddningsaktioner som syftar till räddande av människoliv pågår, bör de övriga räddnings- och avvärjningsaktionerna samordnas med dem på det sätt sjöräddningsledaren bestämmer. Räddningsverksamheten vid en flertypsolycka leds i enlighet med sjöräddningslagen så länge människoliv räddas. Härefter kan ledningsansvaret överföras på ifrågavarande annan ansvarsmyndighet, som alltså kan vara t.ex. en räddnings- eller miljömyndighet.

4.1.2 Samarbetet med räddningsmyndigheterna, nödcentralerna samt social- och hälsovårdsmyndigheterna

Med räddningsverksamhet avses sådana skyndsamma åtgärder till följd av en olycka eller en hotande olycka som vidtas för att skydda och rädda människor, egendom och miljön samt för att begränsa skadorna och lindra följderna.

I ett kritiskt läge som avses i sjöräddningslagen utförs emellertid alltid sjöräddning, i vilken räddningsmyndigheterna är skyldiga att delta på det sätt situationen kräver. Också en eldsvåda ombord på ett fartyg till havs är sjöräddning, där räddningstjänstens enheter kan medverka i enlighet med sina uppgifter. Först när människorna ombord på fartyget har räddats, ändras operationens karaktär till att innebära räddande av egendom. I detta sammanhang bör märkas att räddande av människoliv på ett fartyg som ligger förtöjt i en hamn är räddningsverksamhet och inte sjöräddning.

Sjöräddningsmyndigheterna deltar i räddningsverksamhet enligt lagen om räddningsväsendet så som angående deras uppgifter har föreskrivits i de bestämmelser som gäller respektive bransch. Bestämmelsen om Gränsbevakningsväsendets deltagande i räddningsverksamhet finns i lagen om Gränsbevakningsväsendet. Sjöräddningsenheter kan vid behov användas också för räddningsväsendets uppgifter, då det är ändamålsenligt och situationen till havs det medger. Räddningsmyndigheternas till sjöräddningstjänsten riktade framställningar om hjälp ställs till ifrågavarande ledningscentral för sjöräddningen.

Förutom hjälp med personal, materiel och transporter kan i räddningsverksamheten användas sjöräddningens kommunikationer samt informationssystem som stöd för räddningsaktionerna. I mån av möjlighet avtalas det om stödet för räddningsverksamheten på förhand i ledningsgruppen för ifrågavarande sjöräddningsdistrikt eller genom separata avtal.

Nödcentralen gör en riskbedömning av meddelanden och vidarebefordrar vid behov de mottagna meddelanden till sjöräddningens ledningscentral som svara för ledningen av sjöräddningsverksamheten. Vid behov stödjer nödcentralerna sjöräddningens ledningscentraler genom att larma nödvändig hjälp för räddningsuppgiften.

Gränsbevakningsväsendet deltar i akutvårdstjänsten på basnivå och i vård på lägre nivå. Hälsovårdsmyndigheterna svarar för mer krävande akutvårdstjänster samt för medicinsk rådgivning och riskbedömning i anslutning till telemedicinsk rådgivning. Socialmyndigheterna svarar för psykosocial hjälp för de räddade och deras anhöriga.

4.1.3 Samarbetet med flygräddningstjänsten

Flygräddningstjänsten ansvarar för ledningen av efterspaningen av försvunnen eller nödställd luftfarkost. Flygräddningstjänsten är en servicehelhet som består av efterspanings- och räddningstjänst inom luftfarten, då det är en luftfarkost som är föremålet för tjänsten, samt av olika stödåtgärder för övriga myndigheter i enlighet med Luftfartsverket Finavias avtal som baserar sig på beställar-producentmodellen.

Vid kritiska lägen i luftfarten inom havsområdet eller i dess närhet ställer sjöräddningens ledningscentral på begäran sin sakkunskap till den flygräddningscentralens föfogande som har ledningsansvaret. Sjöräddningstjänsten kan stöda flygräddningstjänsten också med materiel och kommunikationer. Flygräddningscentralen alarmerar ifrågavarande ledningscentral för sjöräddningen, som skriker till åtgärder för givande av hjälpen.

I ansvarsfördelningen bör märkas, att efterspaningen och räddandet av en människa i fara till havs faller på sjöräddningens ansvar oberoende av hur människan har råkat i faran. Med anledning av detta kan det allmänna ledningsansvaret för efterspaningen i flygolycksituationer överföras till sjöräddningstjänsten genast när flygräddningscentralen har definierat efterspaningsområdet och det i enlighet med sjöräddningslagen råder minst ovisshetsläge. En överföring av ledningsansvaret förutsätter alltid ett informationsutbyte mellan flyg- och sjöräddningsledaren och den bör främja efterspanings- och räddningsverksamhet. Även efter en överföring av ledningsansvaret är flygräddningstjänsten uppgift vid en flygolycka på sjöområdet att försöka precisera efterspanings-/räddningsområdet samt att bistå sjöräddningstjänsten i efterspaningen och räddandet av människor i fara till havs.

När luftfartyg används i sjöräddningen, ger den ledningscentral för sjöräddningen som inehar ledningsansvaret flyguppsdraget direkt till flygenheten, då det är fråga om Gränsbevakningsväsendets luftfartyg. Sjöräddningens ledningscentral alarmerar Gränsbevakningsväsendets luftfartyg och ger flyguppsdraget direkt till flygenheten. I fråga om andra luftfartyg framför sjöräddningens ledningscentral en begäran om flyguppsdrag. Via den kan

sjöräddningens ledningscentral ge också flyguppsdrag till luftfartyg. De övriga luftfartygen alarmeras i enlighet med gällande anvisningar.

Begäran om flyguppsdrag bör innehålla:

- uppgifter om händelsen (objekt, rutt, kännetecken, antal personer som skall räddas m.m.)
- en uppskattning av mängden och arten av hjälpen som behövs
- platsen för händelsen (som koordinater eller positionsrutfält)
- efterspaningsområde och delområden
- på aktionsområdet befintliga ytfartygs antal och typ
- på aktionsområdet befintliga luftfartygs antal och typ
- sjögång och isläge
- uppskattning av sikt och molnhöjd på aktionsområdet
- använda anrop och frekvenser

Ifrågavarande flygräddningscentral och sjöräddningens ledningscentral avtalar sinsemellan om kontaktmetoderna och meddelar varandra om tillbudsstående efterspaningsenheter.

Flygräddningstjänsten stöder vid behov sjöräddningstjänsten med att leda flygverksamheten i samband med efterspanings- och räddningsuppdraget.

4.1.4 Samarbetet med fartygstrafikservice (Vessel Traffic Service, VTS)

Enligt lagen om fartygstrafikservice är det VTS-myndigheten som på VTS-området fattar beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområdet. Beslutet fattas på framställning av sjöräddningsledaren. VTS-myndigheten kan också i övrigt på grund av en sjöräddningsaktion temporärt beordra att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled skall stängas samt hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled.

Sjöräddningens ledningscentral ska underrätta VTS-centralen om sjöräddningens efterspanings- och räddningsaktioner och -övningar på VTS-området eller i dess närhet. Om sjöräddningsledaren anser att det är nödvändigt får han tillfälligt förbjuda trafiken inom efterspanings- och räddningsområdet eller begränsa den om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya kritiska lägen. VTS-centralen informerar och sörjer för att förbuden och begränsningarna också efterlevs.

Sjöräddningens ledningscentral meddelar VTS-centralen om fartygen bör minska vågbildningen inom VTS-området eller dess närhet på grund av pågående efterspanings- och räddningsaktion. VTS-myndigheten förordar en tillfällig hastighetsbegränsning för området eller farleden samt övervakar den.

VTS-centralen meddelar kritiska lägen som den upptäckt eller fått kännedom om omedelbart till sjöräddningens ledningscentral (t.ex. fartyg som inte längre kan styras, fartyg som gått på grund, livbojar, flytvästar eller fartygsdelar som flyter omkring).

I händelse av en olyckssituation meddelar VTS-centralen trafiksituationen för sjöräddningens ledningscentral samt informerar sjöfararna om efterspanings- och räddningsaktioner inom VTS-området eller dess närhet. VTS-centralen kan styra trafiken samt i speciellsituationer i enlighet med VTS-myndighetens beslut genom att begränsa trafiken eller hastigheten på området eller genom att förordar att fartyg ska liggas för ankar eller vara förtöjda.

4.1.5 Samarbetet med Meteorologiska institutet och miljömyndigheterna

Meteorologiska institutet (MI) producerar vind- och isvarningar samt havsområdesvisa vind- och siktprognoser för havsområden och Saimens vattenområde på finska, svenska och engelska. Sjöväderprognoser och varningar sänds i YLE:s Radio Suomi och Radio Vega samt i kustradiokanalen Turku Radio. Det är också möjligt att följa med meteorologiska observationer, prognoser och varningar via Meteorologiska institutets webbplats eller via avgiftsbelagda telefontjänster och gsm- och wap-tjänster.

För att upprätthålla sjöräddningstjänstens beredskap har Meteorologiska institutet och Gränsbevakningsväsendet tillsammans utvecklat en väderportal. Via den kan sjöräddningens ledningscentraler hela tiden följa med hur vind- och väderförhållandena utvecklas.

I händelse av en olycka till havs är det med tanke på Meteorologiska institutets specialtjänster viktigt att jourhavande meteorolog så snabbt som möjligt får den första informationen om tidpunkten och platsen för olyckan samt arten av olyckan. I samband med det första meddelandet kan sjöräddningens ledningscentral be om de tilläggstjänster som den anser sig behöva (observationer, noggranna prognoser, kalkyler). Meteorologiska institutet producerar även flygvädertjänsten som används i flygräddningsverksamheten. Därutöver förmedlar Meteorologiska institutet enligt avtal också andra myndigheters (t.ex. Havsforskningsinstitutets) produkter och tjänster för sjöräddningstjänsten.

Finlands miljöcentral organiserar och utvecklar bekämpningen av olje- och kemikalieskador förorsakade av fartyg samt ta hand om den riksomfattande vidare- och påbyggnadsutbildningen inom branschen. Miljöcentralen sörjer också för ordnande och upprätthållande av en tillräcklig bekämpningsberedskap för olje- och kemikalieskador förorsakade av fartyg.

Finlands miljöcentral svarar för bekämpningen av fartygsoljeskador och utser en ledare för bekämpningsarbetet om en fartygsoljeskada uppkommit eller föreligger det risk för sådan på öppen fjärd eller inom vårt lands den ekonomiska zon.

4.1.6 Samarbete med redare

Samarbete mellan Gränsbevakningsväsendet och redare som opererar passagerarfartyg baserar sig på SOLAS-bestämmelsen (SOLAS-avtalets kapitel V, punkt 7.3). Enligt den bör passagerarfartyget utarbeta en samarbetsplan med områdets sjöräddningstjänst. Planen ska utarbetas i samråd med fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten. För att säkra att samarbetet fungerar håller Gränsbevakningsväsendet vid behov nationella eller regionala sjöräddningsmöten tillsammans med redarna. Vid behov kan Gränsbevakningsväsendets representanter också delta i redarnas möten och tillställningar där de har möjlighet att framföra sina synpunkter om sjöräddningstjänsten och samarbetet. Dessutom ger Gränsbevakningsväsendet redarnas representanter möjlighet att delta i utbildningen för olyckplatsens ledare. Utbildningens innehåll har beskrivits närmare i bilaga 7.

Det som ovan beskrivits om samarbetet mellan sjöräddningstjänsten och SOLAS-passagerarfartygen kan på redarens initiativ tillämpas även på de övriga fartygen som trafikerar inom Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsområde.

Redaren ansvarar för utarbetandet av samarbetsplanen mellan sjöräddningstjänsten och SOLAS-passagerarfartygen. Principerna för utarbetandet av samarbetsplanen beskrivs i bilaga 5. Samarbetsplanen utarbetas i enlighet med IMO:s gällande anvisningar (MSC.1 / Circ. 1079). Samarbetsplanens struktur har beskrivits närmare i bilaga 6.

I planerna ingår en beskrivning av sjöräddningstjänsten. Gränsbevakningsväsendet svarar för beskrivningen för Finlands del. Den aktuella beskrivningen finns på Internet och den

fås också via sjöräddningens ledningscentraler. Beskrivningen sänds till redarna i pdf-format som de sedan kan bifoga i den egna säkerhetsplanen. Då säkerhetsplanen utarbetas är redaren i enlighet med bilaga 5 i kontakt med Gränsbevakningsväsendet och kommer överens om eventuella fortsatta åtgärder.

Gränsbevakningsväsendet sänder meddelande om alla de samarbetsplaner som det har fått kännedom om till Trafiksäkerhetsverket. I samband med fartygsbesiktningen eller redarens auditering kan sjöfartsinspektörerna gå igenom samarbetsplanen för att försäkra sig om att den är tidsenlig.

4.1.7 Samarbete med frivilliga sjöräddare

Finlands Sjärräddningssällskapet rf:s lokala sjöräddningsföreningar upprätthåller aktionsberedskap huvudsakligen endast vid öppet vatten. Ålands Sjärräddningssällskap r.f. upprätthåller däremot kontinuerlig aktionsberedskap också under vintertid. Sjärräddningsföreningarna meddelar om sina enheters aktionsberedskap till den lokala sjöräddningens ledningscentral. Sjärräddningens ledningscentral upprätthåller information om de frivilliga enheternas beredskap och kontaktuppgifter. Sjärräddningens ledningscentral kan anvisa räddningsenheterna sådana sjöräddningsuppgifter som inte innebär betydande utövning av offentlig makt. Sjärräddningssällskapets fartygsenhet kan utföra ett räddningsuppdrag antingen ensam eller tillsammans t.ex. med sjöbevakningens patrull. I sjöräddningsuppgifter fungerar Finlands Sjärräddningssällskapet rf:s och Ålands Sjärräddningssällskap rf:s fartygsenheter under ledning av sjöräddningsledaren eller en underledare för olycksplatsen utsedd av sjöräddningsledaren. De frivilliga sjöräddarnas uppgifter beskrivs närmare i bilaga 10.

4.1.8 Forskningsverksamhet

Gränsbevakningsväsendet svarar för den nationella samordningen av forsknings- och försöksverksamhet i anslutning till sjöräddning. Olika aktörer inom sjöräddning, sjöfartsverk och sjöfarare kan framlägga förslag om forskningsinitiativ för sjöräddningstjänsten på basis av eventuella olägenheter eller utvecklingsbehov som de upptäckt i sjöräddningsverksamheten. Genom forskningssamarbete samordnat av gräns- och sjöbevakningsskolan kan man i samråd med Centralen för undersökning av olyckor och sjöfartsmyndigheterna utveckla sjöfartens säkerhet.

4.1.9 Samarbete inom sjöräddning

Olika myndigheters, redares och andra aktörers centrala uppgifter i anslutning till sjöräddningen har presenterats i bilaga 10.

4.2 Internationellt samarbete

4.2.1 Sverige

Sjö- och flygräddningsavtalet mellan Finland och Sverige (FördrS 27/1994) iakttas i sjöräddningssamarbetet med Sverige. Enligt avtalet betraktar Finland och Sverige som gränsen mellan sina sjö- och flygräddningstjänstområden gränsen mellan ländernas flyginformationsområden (FLIR -gränsen). Vidare förbinder sig avtalsparterna att utveckla samarbetet mellan sina räddningstjänster. Samarbetet innefattar bl.a. gemensamma efterspanings- och räddningsövningar, regelbundna tester av kommunikationsförbindelserna mellan länderna, ömsesidiga besök av sakkunniga inom efterspanings- och räddningstjänsten samt utbyte av information och erfarenheter gällande efterspanings- och räddningstjänst. Vardera avtalsparten garanterar även tillräckliga sjö- och flygräddningsarrangemang inom sitt eget ansvarsområde.

I Sverige ansvarar sjöfartsverket för sjöräddningstjänsten. Sjö- och flygräddningscentralen ligger i Göteborg. Den leder efterspanings- och räddningsaktionerna inom sjöräddnings-

tjänstens hela ansvarsområde i Sverige. Från och med början av 2009 överförs även ledningen av flygräddningstjänsten till sjöfartsverket.

Finlands Gränsbevakningsväsende och Luftfartsverket Finavia samt Sveriges sjöfartsverk och luftfartsverk har med stöd av samarbetsavtalet mellan länderna gjort upp ett protokoll, i vilket formerna för det praktiska samarbetet har preciserats enligt avtalet. Enligt protokollet skall samordningen av efterspanings- och räddningsaktionerna inom sjöräddningen ske mellan respektive länders sjöräddningscentraler. Likaså kan sjöräddningsundercentralen i Vasa fungera i samarbete med Göteborgs sjöräddningscentral vid kritiska lägen i sjöräddningstjänsten som inträffar i Bottniska viken.

4.2.2 Ryssland

I sjöräddningssamarbetet med Ryssland iaktas det mellan Finland och Ryssland ingångna avtalet om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänst inom sjöfarten och luftfarten (FördrS 228/1994). Också i detta avtal har det överenskommit att gränsen mellan flyginformationsområdena utgör gräns mellan sjöfartens och luftfartens efterspanings- och räddningstjänstområden. Avtalets innehåll motsvarar innehållet i det avtal som ingåtts med Sverige.

Sjöräddningens ansvarsmyndighet i Ryssland är transportministeriet. Statens sjöräddningscentral i Moskva samordnar sjöräddningen på riksplan, dock utan att delta i ledningen av operationerna. Trafikministeriet är också ansvarigt för sjöfartens säkerhet och räddning av materiel. För sjöräddningen vid den ryska Östersjökusten svarar S:t Petersburgs sjöräddningscentral. Den har inte undercentraler på Östersjön.

Finlands gränsbevakningsväsende och Luftfartsverket Finavia samt det ryska trafikministeriets sjöfarts- och luftfartsavdelning har med stöd av samarbetsavtalet mellan länderna gjort upp ett protokoll, i vilket har preciserats formerna för det praktiska samarbetet enligt avtalet. Enligt protokollet skall samordningen av sjöräddningen ske mellan respektive länders sjöräddningscentraler. Likaså kan sjöräddningsundercentralen i Helsingfors fungera i samarbete med S:t Petersburgs sjöräddningscentral vid kritiska lägen som inträffar i Finska viken.

4.2.3 Estland

I sjöräddningssamarbetet med Estland följs avtalet mellan Finland och Estland om samarbetet inom efterspanings- och räddningstjänst till havs och i luften (FördrS 53/1999). Avtalsparterna betraktar gränsen mellan Tammerfors och Tallinns flyginformationsområden som gräns mellan deras efterspanings- och räddningstjänstområden till havs och i luften. Innehållet i avtalet motsvarar till övriga delar innehållet i de avtal som har ingåtts med Sverige och Ryssland.

Ansvarsmyndighet för sjö- och flygräddningen i Estland är Estlands polis och gränsbevakning. Räddningscentralen i Tallinn fungerar som riksomfattande sjö- och flygräddningscentral (JRCC Tallinn). JRCC Tallinn har sjöräddningsundercentraler vid kusten.

Det finska Gränsbevakningsväsendet och Luftfartsverket Finavia samt Estlands polis och gränsbevakning har med stöd av samarbetsavtalet mellan länderna gjort upp ett protokoll, i vilket har preciserats de avtalsenliga formerna för det praktiska samarbetet. Enligt protokollet skall samordningen av sjöräddningen ske mellan de respektive ländernas sjöräddningscentraler. Likaså kan MRSC Helsinki arbeta tillsammans med JRCC Tallinn vid kritiska sjöräddningssituationer på Finska viken.

4.2.4 Övrigt internationellt samarbete

Utöver ovan nämnda bilaterala avtal iakttas Hamburgkonventionen i sjöräddningens internationella samarbete. Det praktiska samarbetet förverkligas i enlighet med de principer som framförs i den internationella flyg- och sjöräddningshandboken (IAMSAR-manual) samt övriga instruktioner som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen. Gränsbevakningsväsendet deltar aktivt i utvecklandet av sjöräddningstjänsten på internationella arenor bl.a. inom ramen för Internationella Sjöfartsorganisationen och EU. Fokus ligger på utvecklandet av samarbetet kring Östersjön.

Staben för Gränsbevakningsväsendet svarar för upprättandet av kontakter inom sjöräddningen mellan Finland och andra stater samt mellan internationella sjöräddningsorganisationer och föreningar. MRCC Turku fungerar som internationell kontaktpunkt (SPOC) för den finska sjöräddningstjänsten. Den kan bl.a. ta emot och vid behov vidarebefordra begäran om hjälp och larmmeddelanden som kommer från utlandet eller via COSPAS-SARSAT-satellitssystemet till andra myndigheter. Dessutom förmedlar den information om finländska fartyg som hamnat i nödsituationer utomlands.

MRCC Turku har också ansvar för att ta emot och vidarebefordra SSAS-larm enligt gällande anvisningar och med hänsyn till sjöfartens skyddsåtgärder.

5 SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS UTBILDNINGSSYSTEM

Utbildningssystemet för Finlands sjöräddningstjänst har gjorts upp enligt IAMSAR-handbokens principer. Gränsbevakningsväsendet ger till sjöräddningen anknuten ledarutbildning samt kan vid behov ge också annan sjöräddningsutbildning och -upplysning. För det praktiska genomförandet av sjöräddningsutbildningen inom Gränsbevakningsväsendet svarar Gräns- och sjöbevakningsskolan.

De myndigheter som medverkar i sjöräddningen utbildar själva sin personal i främsta hand med hänsyn till de uppgifter som föreskrivits dem. I egenskap av sjöräddningsmyndighet är de skyldiga att delta i sjöräddningen med sitt eget specialkunnande. Detta samarbete förutsätter insikter i de krav sjöräddningen ställer. Gränsbevakningsväsendet har specialexpertis på detta område. Parterna avtalar sinsemellan om den utbildning som förutsätts och hur den ordnas .

En frivillig förening eller annan sammanslutning som fungerar inom sjöräddningstjänsten deltar i sjöräddningstjänsten på det sätt varom det avtalats med Gränsbevakningsväsendet. Föreningen eller sammanslutningen sörjer för att dess personal utbildas för de uppgifter avtalet förutsätter, och avtalar vid behov med Gränsbevakningsväsendet om ordnande av utbildningen.

Gräns- och sjöbevakningsskolan svarar för planeringen och genomförandet av den sjöräddningsutbildning som ges inom Gränsbevakningsväsendet i enlighet med de målsättningar som uppställts av staben för Gränsbevakningsväsendet, och deltar i anslutning till detta också i utvecklingen av verksamhetsmodeller och utrustning för sjöräddningen.

Sjöräddningsutbildningen genomförs vid Gräns- och sjöbevakningsskolan i form av moduler. Envar modul utgör i sig en del av grund- eller fortsättningsutbildningen under kurserna för Gränsbevakningsväsendets personal. Samma undervisningsmoduler används också som en del av påbyggnadsutbildningen. En förteckning över de undervisningsmoduler som ingår i sjöräddningens utbildningssystem finns i bilaga 7. Utbildning för upprätthållande av yrkeskunskapen genomförs under för ändamålet planerade separata repetitionsmoduler eller genom att en redan avlagd modul eller dess övningsdelar avläggs på nytt med bestämda intervaller. I undervisningen utnyttjas också de utbildningsmöjligheter som finns att få utanför Gränsbevakningsväsendet.

Utbildning sjöräddningstjänsten ges vid behov också åt andra än Gränsbevakningsväsendets personal. Sådana instanser utanför Gränsbevakningsväsendet kan vara bl.a. de övriga sjöräddningsmyndigheternas personal, medlemmarna i frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som verkar inom sjöräddningen, handelsfartygens däckspersonal, redarnas säkerhetspersonal samt personal vid sjöräddningens ansvarsmyndigheter i utlandet. Tyngdpunkten i den utbildning som ges åt instanser utanför Gränsbevakningsväsendet ligger huvudsakligen vid sjöräddningstjänstens grunder samt uppgifterna för räddningsenhetens chef och ledaren på olycksplatsen.

Sjöräddningssystemets prestationsförmåga utvecklas och upprätthålls utöver utbildning också med kontinuerliga övningar. Samarbetsövningar på olika nivåer ordnas årligen inom alla sjöräddningsdistrikt. Staben för Gränsbevakningsväsendet ger instruktioner om ordnande av övningar, deras art och omfattning. Också för redarnas handelsfartyg och deras personal ordnas vid behov möjlighet att delta i övningarna. Utöver de nationella sjöräddningsövningarna deltar Finlands sjöräddningstjänst årligen också i internationella samarbetsövningar.

6 ANVÄNDNING AV INTERNATIONELLA NÖDSIGNALER

Enligt konventionen SOLAS är användning av en internationell nödsignal förbjuden på varje fartyg och luftfartyg för annat ändamål än för att ange att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd, likaså användning av någon annan signal som i misstag kan tros vara en internationell nödsignal. I konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977), nedan havsvägsreglerna, ingår också bestämmelser om internationella nödsignaler och deras användning. Nödsignalerna har beskrivits närmare i bilaga 8.

Enligt sjöräddningslagen är det förbjudet att i andra situationer än nödlägen använda internationella nödsignaler och signaler som är förvillande likadana. Sjöbevakningssektionen kan emellertid inom sitt bevakningsområde och i direkt anslutning till detta på kustkommunernas områden ge tillstånd till användning av vissa internationella nödsignaler på andra ställen än på fartyg eller luftfartyg. Dessa nödsignaler är:

1. fallskärmsbloss eller handbloss som visar rött sken; och
2. röksignal, som avger orangefärgad rök.

Polisen kan på andra håll i landet bevilja tillstånd för användning av ovan nämnda nödsignaler i övningssyfte. Förutsättningen för beviljande av tillstånd är att verksamheten inte orsakar onödiga efterspanings- och räddningsaktioner eller äventyrar säkerheten.

Den som ordnar en övning i att använda nödsignaler ansvarar för att övningens ledare har tillräcklig kunskap och färdighet för att hantera dessa samt arrangera övningen på ett tryggt sätt.

Sjöbevakningsväsendet kan ge tillstånd för användning av följande nödsignaler i övningssyfte samt på fartyg eller luftfarkoster:

1. EPIRB-nödsändare för fartyg (Emergency Position Indicating Radio Beacon)
2. ELT-nödsändare för luftfarkoster (Emergency Locator Transmitter)
3. personlig PLB-nödsändare (Personal Locator Beacon).

Den myndighet som beviljat tillståndet bör sörja för att behöriga myndigheter, vid behov även i grannländerna, informeras om det beviljade tillståndet. De som rör sig till havs bör informeras om tillståndet via kustradiostationen och allmänheten genom ett myndighetsmeddelande via massmedia.

Sjöräddningslag (1145/2001)

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på efterspaning och räddning av människor som är i fara inom Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion, på den akutvård som ges dem och på skötseln av den radiokommunikation som hänför sig till kritiska lägen (*sjöräddningstjänst*). I denna lag föreskrivs det dessutom om de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte, om tillhandahållande av telemedicinsk rådgivning från läkare till fartyg, om maritim assistansservice, om krav på tillstånd för användning av vissa hjälpmedel för nödsignalering och om akutvårdstjänsten på havsområden.

Denna lag tillämpas inte på räddning av människoliv ombord på fartyg som är förtöjda i en hamn.

Om bärgning av fartyg och last samt bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor föreskrivs särskilt.

2 §

Begrepp och definitioner

I denna lag avses med

1) *kritiskt läge*

a) en situation då det råder ovisshet om en människas säkerhet till havs eller då det annars finns skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning,

b) en situation då det kan befaras att en människas säkerhet är i fara till havs eller då de åtgärder som vidtagits för att utreda ett behov av undsättning har varit resultatlösa,

c) en situation då det är uppenbart att en människa är i fara till havs och i behov av omedelbar hjälp,

2) *efterspanings- och räddningsenhet (Search and rescue unit, SRU)* ett fartyg eller ett luftfartyg som har manskap med utbildning för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten och som är utrustat för sådana uppdrag,

3) *sjöräddningstjänstens ansvarsregion (Search and rescue region, SRR)* ett havsområde som omfattar Finlands territorialvatten, skärgården inom detta samt den del av det internationella havsområdet i direkt anslutning till territorialvattnet om vilken avtalats särskilt med grannstaterna,

4) *sjöräddningsdistrikt (Search and rescue sub-region, SRS)* ett delområde av sjöräddningstjänstens ansvarsregion som i regel omfattar en sjöbevakningssektions verksamhetsområde och dessutom andra delar av sjöräddningstjänstens ansvarsområde i dess närhet enligt vad som närmare har avtalats eller bestämts, och där sjöbevakningssektionen i fråga svarar för sjöräddningstjänsten,

5) *sjöräddningscentral (Maritime rescue co-ordination centre, MRCC)* en sådan särskilt utsedd ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som är riksomfattande ledningscentral för Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion och internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland samt som sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt,

6) *sjöräddningsundercentral (Maritime rescue sub-centre, MRSC)* en sådan särskilt utsedd ledningscentral eller annan central vid en sjöbevakningssektion som självständigt eller underställd sjöräddningscentralen sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen samt ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt eller inom något annat särskilt fastställt område,

7) *sjöräddningens ledningscentral* en sjöräddningscentral eller en sjöräddningsundercentral,

8) *chef för sjöräddningstjänsten (Search and rescue co-ordinator, SC)* kommandören för sjöbevakningssektionen som ansvarar för sjöräddningstjänsten inom ett sjöräddningsdistrikt,

9) *sjöräddningsledare (Search and rescue mission co-ordinator, SMC)* en gränsbevakningsman som arbetar vid sjöräddningens ledningscentral och vars uppgift är att leda efterspanings- och räddningsverksamheten,

10) *ledare på olycksplatsen (On-scene co-ordinator, OSC)* en person vars uppgift är att, underställd sjöräddningsledaren, leda och samordna efterspanings- och räddningsverksamheten inom olycksområdet,

11) *koordinator för flygverksamheten (Aircraft co-ordinator, ACO)* en person vars uppgift det är att, underställd sjöräddningsledaren, inom olycksområdet leda och samordna flygverksamheten inom efterspanings- och räddningsverksamheten,

12) *flertypsolycka olycka* eller kritiskt läge där fara utöver människoliv hotar miljön, ett fartyg, dess last eller annan egendom,

13) *akutvårdstjänst* den helhet som ansvarar för den brådskande vården av en patient i första hand utanför vårdinrättningarna inom hälso- och sjukvården och vid behov för transport av patienten till den ändamålsenligaste enheten för hälso- eller sjukvård,

14) *radiokommunikation i säkerhetssyfte* radiokommunikation för att skydda och rädda människoliv eller egendom,

15) *maritim assistansservice (Maritime assistance service, MAS)* en förmedlingstjänst som stöder sjöräddningstjänstens beredskapsplanering och den förebyggande verksamheten med tanke på kritiska lägen och olyckor inom sjöfarten samt erbjuder fartygen en nationell förbindelselänk vid assistansbehov av olika slag och för meddelanden,

16) *telemedicinsk rådgivning (Telemedical assistance service, TMAS)*, brådskande läkarråd, special-läkarservice inbegripet, som via satellit eller mobiltelefonnätet förmedlas till fartyg till havs,

17) *COSPAS-SARSAT-systemet* ett internationellt satellitsystem för efterspaning och räddning som via satellit förmedlar nödmeddelanden från sjöfartens eller luftfartens nödsändare eller från privata nödsändare.

3 §

Ledande sjöräddningsmyndighet

Gränsbevakningsväsendet är ledande sjöräddningsmyndighet och svarar för organisering av sjöräddningstjänsten. I detta syfte ska gränsbevakningsväsendet:

- 1) sköta planeringen, utvecklingen och övervakningen av sjöräddningstjänsten, liksom också samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten,
- 2) leda och utföra efterspanings- och räddningsverksamhet,
- 3) ansvara för den radiokommunikation som hänför sig till ett kritiskt läge och för förmedlingen av telemedicinsk rådgivning till fartyg,
- 4) delta i förebyggande verksamhet,
- 5) ansvara för den maritima assistansservicen,
- 6) svara för mottagning och förmedling av nödmeddelanden från sjöfartens och luftfartens nödsändare eller från privata nödsändare till en nationell ansvarig myndighet och för den nationella samordningen av ärenden som hänför sig till COSPAS-SARSAT-systemet,
- 7) ge ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten samt vid behov också annan utbildning och upplysning i anslutning till sjöräddningstjänsten.

4 §

Övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddning

Nödcentralverket, Meteorologiska institutet, det lokala räddningsväsendet som avses i räddningslagen (468/2003), Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, tullverket och miljömyndigheterna (*övriga sjöräddningsmyndigheter*) är utöver gränsbevakningsväsendet skyldiga att utan ersättning delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden eller om det är nödvändigt med beaktande av hur allvarligt det kritiska läget är eller dess särskilda karaktär, och utförandet av uppgiften inte avsevärt äventyrar myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

- 1) nödcentralsverket deltar, enligt vad som avtalas separat, i alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter och av personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten,
- 2) Trafiksäkerhetsverket ansvarar för fartygssäkerheten och utvecklandet av den och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande,
- 3) Meteorologiska institutet ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande och tillhandahåller för gränsbevakningsväsendet de väder- och havstjänster som sjöräddningstjänsten behöver,
- 4) Trafikverket upprätthåller den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande
- 5) det lokala räddningsväsendet, polisen och tullverket deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande,
- 6) försvarsmakten övervakar, i samband med övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och kritiska lägen samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och materiel till förfogande,
- 7) social- och hälsovårdsmyndigheterna svarar för organisering av akutvårdstjänsten och för tillhandahållandet av telemedicinsk rådgivning,
- 8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organisering av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om bekämpning av oljeskador, och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster enligt luftfartslagen (1194/2009) ska till den del denna har ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde utan ersättning delta i utvecklandet av samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten. Samarbetets omfattning fastställs närmare i ett avtal mellan gränsbevakningsväsendet och leverantören av flygtrafikledningstjänster.

Andra än ovan avsedda statliga myndigheter, bolag och inrättningar ställer utan ersättning på begäran sin sakkunskap, personal och materiel till gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande till den del det behövs för beredskapsplaneringen och i kritiska lägen.

5 §

Delegation och ledningsgrupper

Delegationen för sjöräddningstjänsten bistår gränsbevakningsväsendet i planeringen, utvecklandet och uppföljningen av sjöräddningstjänsten.

Respektive sjöbevakningssektion bistås av sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp, vars uppgift är att bistå sjöbevakningssektionen i planeringen av sjöräddningstjänsten. När ett kritiskt läge så kräver ska ledningsgruppen bistå chefen för sjöräddningstjänsten och sjöräddningsledaren vid samordning av myndigheternas, de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars samt övriga medverkandes uppgifter inom området för sjöräddningstjänsten. När ett omfattande eller särskilt allvarligt kritiskt läge så kräver, kan ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet utökas med företrädare för myndigheternas samt de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars riksomfattande ledning eller med sakkunniga.

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om en ledningsgrupp på olycksplatsen som vid behov tillsätts för att bistå ledaren på olycksplatsen.

6 §

Frivilligarbete

Frivilliga föreningar och andra sammanslutningar kan anlitas inom sjöräddningstjänsten, dock inte i uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt.

Gränsbevakningsväsendet kan anförtro frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten samt uppgifter inom utbildning och upplysning.

7 §

Internationellt samarbete inom sjöräddningstjänsten

Sjöräddningscentralen fattar utifrån ett mellanstatligt avtal eller en begäran av en främmande stat beslut om att ge till buds stående hjälp till utlandet i ett ärende som hör till området för sjöräddningstjänsten, när detta är nödvändigt för att rädda människoliv. Sjöräddningscentralen fattar också beslut om att begära hjälp från utlandet, när det är nödvändigt för att rädda människoliv.

Sjöräddningscentralen skall vid mottagande av hjälp som avses i 1 mom. bistå utländska efterspanings- och räddningsenheter i tillstånds- och anmälningsärenden samt i motsvarande ärenden i anslutning till deras inresa i landet i enlighet med vad som särskilt föreskrivs om villkoren för inresa i landet eller vad som bestäms i internationella avtal som är bindande för Finland.

8 §

Krav på beredskap

Sjöräddningstjänsten ska planeras och ordnas på ett sådant sätt att de åtgärder som ingår i den kan utföras effektivt och utan dröjsmål. Chefen för sjöräddningstjänsten svarar inom sitt sjöräddningsdistrikt för ledningen av sjöräddningstjänsten och upprätthållandet av sjöräddningsberedskapen.

Gränsbevakningsväsendet håller, inom ramen för de anvisade resurserna och utöver de övriga efterspanings- och räddningsenheter som lämpar sig för uppgifter inom sjöräddningstjänsten, sådana helikoptrar i beredskap som förutom för andra uppgifter också är lämpade för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Med en helikopter som är i jourberedskap inom

sjöräddningstjänsten ska man kunna delta i akutvårdstjänsten på basnivå i anslutning till efterspanings- och räddningsuppdrag.

När efterspanings- och räddningsaktioner dimensioneras i enskilda kritiska lägen, ska man sträva efter att lämna resurser också för efterspanings- och räddningsåtgärder i andra samtidigt kritiska lägen, om det är möjligt utan att målen för denna lag äventyras.

9 § <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2001/20011145 - a29.12.2009-1660#a29.12.2009-1660>

Företrädesordning för räddningsaktioner

Vid räddningsaktioner i samband med en flertypsolycka ska räddandet av människoliv ställas främst. Övriga räddningsaktioner och avvärande åtgärder vid samma flertypsolycka ska, på det sätt som chefen för sjöräddningstjänsten eller sjöräddningsledaren bestämmer, samordnas med de åtgärder som syftar till att rädda människoliv.

10 §

Skyldighet att delta i sjöräddningstjänsten

Var och en ska utan dröjsmål förmedla anmälningar och upplysningar om ett kritiskt läge samt anmäla observationer och åtgärder som gäller en sådan situation till sjöräddningens behöriga ledningscentral.

Den som vet att någon annan är i fara till havs är, om det är möjligt utan att han eller hon försätter sig själv eller andra i oskälig fara, skyldig att på eget initiativ vidta de nödvändiga och möjliga åtgärder som situationen kräver för att rädda den nödställda.

Varje arbetsför person som befinner sig på eller i närheten av det farliga området eller olycksområdet är, om det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till havs, skyldig att på order av sjöräddningsledaren bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om inte ett giltigt skäl utgör ett hinder. Av särskild anledning kan också personer som vistas någon annanstans förpliktas att bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Den som fått order att bistå får inte, om det inte finns tvingande skäl, lämna uppgiften förrän sjöräddningsledaren har gett sitt tillstånd.

11 §

Skyldighet att överlämna egendom för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten

Sjöräddningsledaren kan, om det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till havs, bestämma att fartyg, luftfartyg och andra transportmedel, livsmedel, byggnader, kommunikations- och dataförbindelser, kommunikationsutrustning, annan utrustning och förnödenheter samt bränslen och smörjmedel skall överlämnas för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

11 a §

Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde

Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya kritiska lägen.

Beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice fattas av VTS-myndigheten på framställning av sjöräddningsledaren.

Sjöräddningsledaren kan be Luftfartsverket att inom ramen för verkets behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

12 §

Sjöräddningsregister

I syfte att på ett ändamålsenligt sätt kunna sköta uppgifterna inom sjöräddningstjänsten samt i efterhand utreda händelser i kritiska lägen och efterspanings- och räddningsåtgärder i anslutning till dessa, för staben för gränsbevakningsväsendet (*registeransvarig*) med hjälp av automatisk databehandling ett riksomfattande sjöräddningsregister över sina handlingsplaner för kritiska lägen samt mottagna nödmeddelanden och de åtgärder som vidtagits med anledning av dem.

13 §

Uppgifter i sjöräddningsregistret

I syfte att upprätthålla sjöräddningstjänstens aktionsberedskap kan i sjöräddningsregistret föras in beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter för personer som är beredda att sköta uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

I sjöräddningsregistret kan följande uppgifter föras in om lämnandet och mottagandet av ett nödmeddelande:

- 1) namn, personbeteckning eller födelsetid, födelseort och födelseland, kön, medborgarskap eller nationalitet samt andra identifierings- och kontaktuppgifter för identifiering av den person som lämnat ett nödmeddelande,
- 2) tiden och sättet för nödmeddelandet,
- 3) i anslutning till ett nödmeddelande identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilteleapparatusens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installationsadress,
- 4) namn och andra identifierings- och kontaktuppgifter för mottagaren av nödmeddelandet.

Med anledning av ett kritiskt läge kan följande uppgifter föras in i sjöräddningsregistret:

- 1) namn, personbeteckning eller födelsetid, födelseort och födelse-land, kön, medborgarskap eller nationalitet samt andra identifierings- och kontaktuppgifter för identifiering av den person som är föremål för ett nödmeddelande eller har räddats ur ett kritiskt läge,
- 2) uppgifter om hälsotillståndet för en person som avses i 1 punkten, om uppgifterna kan antas vara av betydelse för att efterspanings- och räddningsåtgärderna skall kunna utföras på ett ändamålsenligt sätt,
- 3) uppgifter om de vårdåtgärder som vidtagits i fråga om en person som räddats ur ett kritiskt läge,
- 4) övriga uppgifter om åtgärder som vidtagits med anledning av ett nödmeddelande eller i ett kritiskt läge.

En bandupptagning eller annan motsvarande teknisk upptagning av nödmeddelandet får förvaras i anslutning till registeruppgifterna.

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga sjöräddningsmyndigheter få uppgifter som behövs i planeringen av sjöräddningstjänsten och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap och placering samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen. Gränsbevakningsväsendet har rätt att få motsvarande uppgifter av Luftfartsverket samt att överlåta uppgifter till Luftfartsverket.

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

- 1) uppgifter om fordon och deras ägare eller innehavare ur fordons- och körkortregistren i det datasystem för vägtrafiken som Trafiksäkerhetsverket för och ur Ålands landskapsregerings fordonsregister,
- 2) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur nödcentralsdatasystemet, inbegripet polisens uppdragsregister, och även beredskaps- och positionsuppgifter om de myndighetsenheter som är verksamma till havs,
- 3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret och registret över luftfartens nödsändare vilka förs av Trafiksäkerhetsverket,
- 4) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik av de kommunala hamnverken,
- 5) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,
- 6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur magistraternas och Ålands landskapsstyrelsens båtregister,

- 7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets och Ålands landskapsregerings fartygsregister samt ur andra register som Trafiksäkerhetsverket för,
- 8) uppgifter om fartygstrafiken ur Trafikverkets fartygstrafikservicesystem och uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,
- 9) uppgifter om radioanläggningars läge av Kommunikationsverket och uppgifter om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd,
- 10) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur tullverkets datasystem,
- 11) uppgifter enligt 4 och 5 § befolkningsdatalagen (507/1993) ur befolkningsregistercentralens befolkningsdatasystem.

Uppgifter i gränsbevakningsväsendets funktionella informationssystem, som avses i 3 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005), kan i kritiska lägen vid behov användas för organisering av efterspanings- och räddningsåtgärder.

15 §

Rätt att få uppgifter av privata företag och sammanslutningar

Gränsbevakningsväsendet har rätt att utan ersättning och oberoende av sekretessbestämmelserna av rederier, dem som tillhandahåller lotsningstjänster och isbrytningsservice, organisationer i båtbranschen, företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn-, säkerhets- och räddningstjänster samt varvsföretag få sådana uppgifter om ett fartyg och dess besättning, passagerare och last som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

16 §

Rätt att få uppgifter av teleföretag

I kritiska lägen har gränsbevakningsväsendet rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna av sådana teleföretag som avses i lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation (516/2004) i anslutning till ett nödmeddelande få identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilteleapparatens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installationsadress enligt det som närmare föreskrivs i 35 § i lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation samt i 97 och 98 § i kommunikationsmarknadslagen (393/2003).

17 §

Hur uppgifter lämnas

Gränsbevakningsväsendet har rätt att få de uppgifter som avses i 14–16 § med hjälp av teknisk anslutning enligt vad som avtalas särskilt om detta, eller på något annat sätt.

18 §

Utplåning av personuppgifter ur sjöräddningsregistret

En personuppgift skall utplånas ur sjöräddningsregistret, när det med tanke på registreringens syfte enligt 12 § inte längre kan anses nödvändigt att förvara uppgiften. Andra personuppgifter än sådana som har samband med upprätthållandet av sjöräddningstjänstens aktionsberedskap skall likväl utplånas ur registret senast tio år efter händelsen i fråga.

Senast två år efter det att en uppgift har införts i sjöräddningsregistret ska gränsbevakningsväsendet kontrollera om uppgifter behöver bevaras.

19 §

Andra användare av sjöräddningsregistret

Övriga sjöräddningsmyndigheter kan föra in uppgifter i sjöräddningsregistret och använda uppgifterna i registret med hjälp av teknisk anslutning, om det är nödvändigt för skötseln av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Uppgifter som gäller det militära försvarets aktionsberedskap och prestationsförmåga får dock inte behandlas av några andra myndigheter än försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet.

Den myndighet som har fört in uppgifter i sjöräddningsregistret svarar vid skötseln av sina egna åligganden för att de införda uppgifterna är korrekta samt för att registreringen och användningen har laga grund.

20 §

Bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret och om uppgifternas offentlighet

På behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret tillämpas personuppgiftslagen (523/1999), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Vid behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret iakttas dessutom internationella avtal som är bindande för Finland.

När det gäller offentlighet i fråga om uppgifter i sjöräddningsregistret tillämpas bestämmelserna om offentlighet för myndighetshandlingar.

21 §

Arvoden och ersättningar

Till den som med stöd av 10 § 3 mom. fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten betalar staten ett skäligt arvode och ersättning för kostnader. Staten betalar frivilliga föreningar och andra sammanslutningar ett skäligt arvode och ersättning för kostnader för deltagande i en sådan uppgift inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet har anförtrott föreningen eller sammanslutningen med stöd av 6 § 2 mom.

För arbetsredskap, kläder och utrustning som har förstörts eller förkommit betalar staten ersättning till den som med stöd av 10 § 2 mom. deltar i en uppgift inom sjöräddningstjänsten och till den som

med stöd av 10 § 3 mom. fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten. Staten betalar en medlem i en frivillig förening eller en annan sammanslutning ersättning för arbetsredskap, kläder och utrustning som har förstörts eller förkommit i uppgiften, om gränsbevakningsväsendet har anförtrott den frivilliga föreningen eller sammanslutningen uppgiften med stöd av 6 § 2 mom.

För användning av egendom som tagits i bruk med stöd av 11 § betalar staten full ersättning samt full ersättning för egendom som skadats, förkommit eller förstörts. Staten betalar frivilliga föreningar och andra sammanslutningar full ersättning för egendom som skadats, förkommit eller förstörts i en uppgift inom sjöräddningstjänsten, om gränsbevakningsväsendet har anförtrott föreningen eller sammanslutningen uppgiften med stöd av 6 § 2 mom.

22 §

Sökande av arvode och ersättning

Arvode eller ersättning som avses i 21 § skall sökas hos gränsbevakningsväsendet inom tre månader efter det att grunden för arvodet eller ersättningen uppstod. Ett villkor för utbetalning av ersättning för skadad, förkommen eller förstörd egendom är att skadan eller förlusten genast har anmälts till sjöräddningsledaren.

23 §

Ersättning för olycksfall

Till den som med stöd av 10 § 3 mom. har fått order att bistå vid en uppgift inom sjöräddningstjänsten eller som vid deltagande i en uppgift inom sjöräddningstjänsten med stöd av 6 § 2 mom. i egenskap av medlem i en frivillig förening eller någon annan sammanslutning, men som inte har rätt till ersättning enligt 1 § lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948), betalas för olycksfall som inträffat i uppgiften ersättning av statens medel. Ersättningen betalas på samma grunder som i fråga om olycksfall i arbetet eller yrkessjukdom. Ersättning betalas endast till den del som den skadade inte har rätt till en minst lika stor ersättning enligt någon annan lag.

Om den skadades arbetsgivare med anledning av ett olycksfall för vilket ersättning betalas med stöd av denna lag har erlagt lön, förskott eller andra betalningar, gäller i fråga om arbetsgivarens rätt vad som i lagen om olycksfallsförsäkring bestäms om arbetsgivarens rätt.

Ett ärende som gäller betalning av ersättning av statens medel med stöd av 1 och 2 mom. behandlas i första instans av Statskontoret.

24 §

Myndigheter som svarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten

Utöver de uppgifter som anges i 3 § svarar gränsbevakningsväsendet också för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i kritiska lägen och för upprätthållandet av beredskapen för den. Trafikverket svarar för varningar och meddelanden som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet.

25 §

Tillståndsplikt för användningen av vissa nödsignaler

Det är förbjudet att i andra situationer än nödlägen använda de nödsignaler som anges i bilaga IV till 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och signaler som är förvillande lika dessa.

Oberoende av vad som föreskrivs i 1 mom. kan sjöbevakningssektionen ge tillstånd till att i övningssyfte använda nödsignaler som specificeras närmare genom förordning av statsrådet. Sjöbevakningssektionen kan dessutom på kustkommunernas områden samt polisen på andra håll i landet ge tillstånd till att på andra ställen än på fartyg eller luftfartyg i övningssyfte använda nödsignaler som specificeras närmare genom förordning av statsrådet. Ett villkor för att tillstånd ska beviljas är att det inte finns någon fara för att onödiga efterspanings- och räddningsaktioner inleds samt att verksamheten inte äventyrar säkerheten. Den myndighet som beviljar tillståndet kan vid behov utse en ledare för övningen. De som deltar i övningen ska följa dennes föreskrifter och anvisningar.

Om straff för falskt alarm beträffande sjönöd eller annan motsvarande nöd bestäms i 34 kap. 10 § strafflagen (39/1889).

26 §

Utseende av ledare på olycksplatsen och koordinator för flygverksamheten samt deras tjänsteansvar

Ledaren på olycksplatsen och koordinatorn för flygverksamheten utses av sjöräddningsledaren.

Den som utses till ledare på olycksplatsen eller koordinator för flygverksamheten skall vara en tjänsteman som är väl förtrogen med uppgiften. I brådskande fall, när det är nödvändigt för att rädda människoliv, kan till ledare på olycksplatsen eller koordinator för flygverksamheten i stället för en tjänsteman tillfälligt också utses någon annan person som kan sköta uppgiften.

Ledaren på olycksplatsen och koordinatorn för flygverksamheten utför sina uppgifter under tjänsteansvar.

27 §

Närmare bestämmelser och anvisningar

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om

- 1) efterspanings- och räddningsaktioner i kritiska lägen,
- 2) ledning, avslutande och avbrytande av efterspanings- och räddningsaktioner,
- 3) närmare uppgifter för de övriga sjöräddningsmyndigheter som avses i 4 §,
- 4) tillsättandet av delegationen för sjöräddningstjänsten och ledningsgruppen för ett sjöräddningsdistrikt samt om deras sammansättning,

5) sjöräddningstjänstens helikoptrar i jourberedskap och deras deltagande i akutmårdstjänsten på basnivå i fall som avses i 8 § 2 mom., utbildning i anslutning till organisering av akutmårdstjänsten på basnivå, upprätthållande av yrkesskickligheten och förfarandet vid påvisande av yrkeskompetens samt andra praktiska omständigheter i anslutning till organisering av akutmårdstjänsten på basnivå,

6) behörighetsvillkor för sjöräddningsledare och annan personal vid sjöräddningens ledningscentral,

7) förfarandet vid ansökan om arvode eller ersättning enligt 21 § och de handlingar som skall användas,

8) förfarandet vid ansökan om tillstånd enligt 25 § 2 mom., anmälningar och information med anledning av tillståndet samt behörighetsvillkoren för den som utses att leda en övning,

9) anmälningar mellan myndigheter om efterspanings- och räddningsaktioner och utbyte av information i anslutning till dessa anmälningar.

Inrikesministeriet utfärdar en sjöräddningsinstruktion vars syfte är att, som komplettering till de utfärdade bestämmelserna, bidra till att sjöräddningstjänsten ordnas så effektivt och ändamålsenligt som möjligt och som innehåller information om sjöräddningstjänstens uppgifter och struktur samt om planeringen och ledningen av sjöräddningstjänsten och om dess kommunikationssystem, sjöräddningscentralens och sjöräddningsundercentralens uppgifter samt samarbetet i anslutning till sjöräddningstjänsten.

28 §

Ikraftträdelsebestämmelse

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2002.

Genom denna lag upphävs lagen den 20 augusti 1982 om sjöräddningstjänst (628/1982) jämte ändringar.

RP 71/2001, FvUB 14/2001, RSv 99/2001

Ikraftträdelsestadganden:

23.5.2003/402:

Denna lag träder i kraft den 25 juli 2003.

RP 112/2002, TrUB 26/2002, RSv 272/2002, Ramdirektiv 2002/21/EG; EGT nr L 108, Auktorisationsdirektiv 2002/20/EG; EGT nr L 108, Tillträdesdirektiv 2002/19/EG; EGT nr L 108, Direktiv om samhällsomfattande tjänster 2002/22/EG; EGT nr L 108

19.12.2003/1215:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004.

RP 105/2003, FvUB 7/2003, RSv 86/2003

16.6.2004/521:

Denna lag träder i kraft den 1 september 2004.

RP 125/2003, KoUB 13/2004, RSv 69/2004

15.7.2005/597:

Denna lag träder i kraft den 1 september 2005.

RP 6/2005, FuUB 12/2005, RSv 92/2005

29.12.2005/1252:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

RP 138/2005, KoUB 25/2005, RSv 182/2005

19.12.2008/959:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

RP 121/2008, KoUB 17/2008, RSv 177/2008

29.12.2009/1660:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

RP 185/2009, FvUB 23/2009, RSv 247/2009

Statsrådets förordning om sjöräddning (37/2002)

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från inrikesministeriet, föreskrivs med stöd av 5 § 3 mom., 25 § 2 mom. och 27 § 1 mom. sjöräddningslagen:

1 §

Definitioner

I denna förordning avses med

1) *ovisshetsläge* ett sådant i 2 § 1 punkten underpunkt a sjöräddningslagen (1145/2001) avsett kritiskt läge där det råder ovisshet om en människas säkerhet till havs eller då det annars är skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning,

2) *beredskapsläge* ett sådant i 2 § 1 punkten underpunkt b sjöräddningslagen avsett kritiskt läge där det kan befaras att en människas säkerhet är i fara till havs eller då de åtgärder som vidtagits för att utreda ett behov av undsättning har varit resultatlösa,

3) *nödläge* ett sådant i 2 § 1 punkten underpunkt c sjöräddningslagen avsett kritiskt läge där det är uppenbart att en människa är i fara till havs och i behov av omedelbar hjälp.

2 §

Ledning av efterspanings- och räddningsaktioner

Sjöräddningsledaren avgör utifrån de uppgifter som erhållits det kritiska lägets allvarlighetsgrad och svarar för att behövliga efterspanings- och räddningsenheter tillkallas samt för att de ges de uppdrag som det kritiska läget kräver.

3 §

Verksamhet i ovisshetsläge

I ovisshetsläge ska sjöräddningens ledningscentral inleda efterforskning för att utreda ett eventuellt behov av undsättning.

4 §

Verksamhet i beredskapsläge

I beredskapsläge ska sjöräddningens ledningscentral i mån av möjlighet utvidga efterforskningarna och inleda efterspaningar för att utreda ett eventuellt behov av undsättning samt förbereda sig på att inleda behövliga räddningsaktioner.

5 §

Verksamhet i nödläge

I nödläge ska sjöräddningens ledningscentral i syfte att rädda människoliv vidta alla åtgärder som med tillgängliga resurser är möjliga och ändamålsenliga.

6 §

Avslutande och avbrytande av efterspanings- och räddningsaktioner

Åtgärder som inletts på grund av ett kritiskt läge får avslutas när det utifrån de efterforskningar och efterspaningar som gjorts har utretts att ytterligare åtgärder inte behövs eller när alla de som var i nöd eller fara har hittats och räddats eller när det har visat sig att det inte finns något motiverat hopp att hitta överlevande.

Åtgärder som inletts på grund av ett kritiskt läge kan avbrytas tillfälligt om de förhållanden som råder på verksamhetsområdet på grund av mörker, väder eller annat motsvarande skäl hindrar ändamålsenliga efterspanings- och räddningsaktioner.

Beslut om avslutande och avbrytande av efterspanings- och räddningsaktioner fattas av sjöräddningsledaren. Chefen för sjöräddningstjänsten eller hans eller hennes vikarie har i enskilda fall rätt att överta avgörandet av ett ärende.

7 §

Samordning av efterspanings- och räddningsaktioner med annan sjö- och flygtrafik

Sjöräddningsledaren skall sörja för att behövlig information ges till den regionala servicecentralen för fartygstrafikservicesystemet, till luftfartsverkets regionala flygtrafiktjänstcentral samt till polisen för att dessa skall kunna vidta sådana åtgärder som de anser behövliga för styrning eller begränsning av trafiken på olycksområdet eller i dess närhet.

8 §

Behörighetsvillkor för sjöräddningsledare

Sjöräddningsledaren ska vara

- 1) en officer som har avlagt officersexamen eller kandidatexamen i militärvetenskaper och som har i 21 § 1 mom. i förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997) avsedd vaktstyrmans utbildning, eller
- 2) en institutofficer som har avlagt sjöbevakningslinjens kompletteringskurs vid gränsbevakningsväsendets läroinrättning eller någon tidigare kurs som motsvarar den.

Sjöräddningsledaren ska dessutom ha avlagt allmän radiooperatörsexamen samt gräns- och sjöbevakningsskolans kurser för sjöräddningsledare och för ledare på olycksplatsen samt andra kurser inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet bestämmer närmare.

Sjöräddningsledaren ska ha goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket. Dessutom förutsätts kunskaper i engelska enligt nivåskala tre inom den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004) i delprov i hör- och textförståelse samt muntlig framställning.

Sjöräddningsledaren ska dessutom ha sådan förmåga och skicklighet som förutsätts för ett framgångsrikt ledande av krävande uppgifter inom sjöräddningsväsendet.

8 a §

Behörighetsvillkor för den som ansvarar för nödradiotrafiken vid sjöräddningens ledningscentral

Den som ansvarar för nödradiotrafiken vid sjöräddningens ledningscentral ska ha avlagt allmän radiooperatörsexamen samt andra kurser inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet bestämmer närmare. Personen i fråga ska ha grundläggande kunskaper om gränsbevakningsväsendets och andra till havs verksamma aktörers verksamhet.

Den som ansvarar för nödradiotrafiken vid sjöräddningens ledningscentral ska ha goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket. Dessutom förutsätts kunskaper i engelska enligt nivåskala tre inom den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina i delprov i hör- och textförståelse samt muntlig framställning.

9 §

Gränsbevakningsväsendets deltagande i akutvårdstjänsten på basnivå

Gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikopter ska kunna delta i akutvårdstjänsten på basnivå i de fall som avses i 8 § 2 mom. i sjöräddningslagen genom att erbjuda vård och transport med tillräcklig beredskap att övervaka och ta hand om patienten så att hans eller hennes tillstånd inte oväntat försämras under transporten, och med möjligheter att påbörja enkla åtgärder som räddar livet.

Gränsbevakningsväsendet ingår avtal med de regionala eller lokala hälso- och sjukvårdsmyndigheterna vid de baser där sjöräddningshelikoptrarna är placerade om upprätthållande av yrkeskunskap och påvisande av yrkeskompetens hos den personal som deltar i akutvårdstjänsten på basnivå samt om den styrning och rådgivning som personalen behöver under transporten.

10 §

Tillsättande av delegationen för sjöräddningstjänsten samt dess sammansättning

Inrikesministeriet tillsätter delegationen för sjöräddningstjänsten för två år i sänder.

Delegationen har en ordförande, som ska vara en tjänsteman vid gränsbevakningsväsendet som är väl insatt i sjöräddningstjänsten. Delegationen har dessutom i tillräcklig utsträckning företrädare för övriga sjöräddningsmyndigheter samt de centrala frivilliga aktörerna i branschen. Delegationen har rätt att anställa en sekreterare med uppgiften som bisyssla.

11 §

Tillsättande av ledningsgruppen för ett sjöräddningsdistrikt samt dess sammansättning

Kommendören för sjöbevakningssektionen i fråga tillsätter ledningsgruppen för ett sjöräddningsdistrikt.

Till medlemmar i ledningsgruppen kallas representanter för centrala myndigheter och frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som deltar i sjöräddningstjänsten inom sjöräddningsdistriktets område.

12 §

Ledningsgruppen på olycksplatsen

När flera myndigheter, eller utöver myndigheterna även frivilliga, deltar i åtgärderna inom olycksområdet tillsätter sjöräddningsledaren vid behov en ledningsgrupp på olycksplatsen, bestående av experter på olika områden, som bistår ledaren på olycksplatsen.

13 §

Anmälningar och informationsutbyte

Sjöräddningens ledningscentral ska sörja för att de som deltar i sjöräddningstjänsten utan dröjsmål får den information som behövs vid efterspanings- och räddningsverksamhet samt underrättas om avslutande och avbrytande av efterspanings- och räddningsverksamhet.

Efterspanings- och räddningsenheten ska utan dröjsmål underrätta sjöräddningens behöriga ledningscentral om mottaget larm, uttryckning samt om inledande och avslutande av efterspanings- och räddningsuppdrag.

Sjöräddningens ledningscentral ska utan dröjsmål underrätta huvudstaben om slutförandet av sådana efterspanings- och räddningsaktioner i vilka utländska statsluftfartyg eller statsfartyg har deltagit inom Finlands territorialvatten.

14 §

Förfarandet vid ansökan om arvode och ersättning

Vid ansökan om arvode eller ersättning som avses i 21 § sjöräddningslagen skall användas en blankett enligt ett formulär som fastställts av gränsbevakningsväsendet. Blanketten skall lämnas in till den behöriga sjöbevakningssektionen.

15 §

Tillståndspliktiga nödsignaler

Nödsignaler som avses i 25 § 2 mom. i sjöräddningslagen, vilkas användning i andra situationer än nödlägen är tillåten med stöd av särskilt beviljat tillstånd är nödsignaler som sänds med följande sändare:

- 1) sjöfartens nödsändare, EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*),
- 2) luftfartens nödsändare, ELT (*Emergency Locator Transmitter*),
- 3) personliga nödsändare, PLB (*Personal Locator Beacon*).

Nödsignaler som avses i 25 § 2 mom. i sjöräddningslagen, vilkas användning i andra situationer än nödlägen är tillåten med stöd av särskilt beviljat tillstånd på andra ställen än på fartyg eller luftfartyg är

- 1) fallskärmsraket, handbloss, lypistol eller pennraket som avger rött sken,
- 2) röksignal som avger orangefärgad rök.

16 §

Förfarande vid ansökan om tillstånd för användning av nödsignaler

Tillstånd som avses i 15 § 1 mom. att använda nödsignaler i andra situationer än nödlägen ska sökas på en blankett som fastställts av gränsbevakningsväsendet. Ansökan ska lämnas in till Västra Finlands sjöbevakningssektion minst två veckor före den planerade övningen. Västra Finlands sjöbevakningssektion ansvarar för att nödvändiga internationella anmälningar görs enligt COSPAS-SARSAT-programmet.

Tillstånd som avses i 15 § 2 mom. att använda nödsignaler annanstans än på fartyg och luftfartyg i andra situationer än nödlägen ska sökas på en blankett som fastställts av inrikesministeriet. Ansökan och dess bilagor ska lämnas in till den behöriga sjöbevakningssektionen eller polisinspektionen minst fyra veckor före den planerade övningen.

17 §

Anmälningar och information om tillståndspliktig användning av nödsignaler

Sjöbevakningssektionen och polisen ska när de beviljar tillstånd att använda nödsignal försäkra sig om att sjöräddningens behöriga ledningscentral, nödcentralen, fartygstrafikservicens VTS-central samt vid behov även enheten för luftfartens räddningstjänstsystem och sjöräddningscentralen i en grannstat i god tid före användningen av nödsignalen underrättas om det beviljade tillståndet.

Information om beviljade tillstånd skall lämnas till allmänheten och dem som rör sig på havet så som det närmare avtalas eller bestäms.

18 §

Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelse

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 2002. Förordningens 8 § 2 mom. träder dock i kraft först ett år efter att förordningen har trätt i kraft.

En gränsbevakningsman som arbetar som sjöräddningsledare när denna förordning träder i kraft, och som inte uppfyller de behörighetskrav som avses i 8 § 1 mom., får fortsätta i uppgiften även efter att denna förordning har trätt i kraft.

Ikraftträdelsestadganden:

29.12.2009/1661:

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

Den som arbetar som sjöräddningsledare när denna förordning träder i kraft och som inte uppfyller de behörighetsvillkor som avses i 8 § 3 mom. får fortsätta i uppgiften även efter denna förordnings ikraftträdande.

Den som arbetar som ansvarig för nödradiotrafiken när denna förordning träder i kraft och som inte uppfyller de behörighetsvillkor som avses i 8 a § får fortsätta i uppgiften även efter denna förordnings ikraftträdande.

**RUTINER FÖR NÖDTRAFIKEN PÅ VHF-, MF- OCH HF-FREKVENSSOMRÅDENA
SAMT MED INMARSAT-APPARATUR****Exempel på nödtrafik enligt GMDSS-systemet på VHF-, MF- och HF-frekvenserna:**

1. Ett DSC-nödalarm (Distress alert) sänds på DSC-nödfrekvensen
2. En DSC-kvittering (Distress acknowledgement) från sjöräddningens ledningscentral mottas på DSC-nödfrekvensen.

Därefter flyttar radiotrafiken till samma frekvensområdes nödfrekvens för telefoni:

3. Nödmeddelandet sänds (Distress message).
4. Kvitteringar mottas från sjöräddningens ledningscentral och övriga fartyg. Detta sker med telefoni med meddelandet 'RECEIVED MAYDAY'.
5. Formenlig tilläggsinformation mottas (meddelandet mottagits) från övriga fartyg.
6. Nödtrafiken förs fritt. All radiotrafik ska dock inledas med nödsignalen 'MAYDAY'.

Nedan redogörs närmare för rutinerna för nödtrafiken.

DSC-nödalarm (Distress Alert)

Vid ett komplett nödalarm förmedlas automatiskt följande uppgifter:

- Det nödställda fartygets sjöradionummer (MMSI-nummer). Numret är en individuell 9-siffrig sifferserie för fartyget och inprogrammeras i DSC-apparaten. Sjøradionumrets tre första siffror anger fartygets nationalitet. Finlands nationalitetsbeteckning (MID) är 230, exv. har fartyget Merikotka (OJFL) sjöradionumret 230192000.
- Nödlägets art (Nature of Distress), som kan väljas ur följande förteckning:

○ Fire, explosion	brand, explosion
○ Flooding	läckage
○ Collision	kollision
○ Grounding	grundstötning
○ Listing, in danger of capsizing	slagsida, fara för kantring
○ Sinking	sjunker
○ Disabled and adrift	manöveroduglig och på drift
○ Undesignated distress	odefinierbar nöd
○ Abandoning ship	fartyget överges
○ Piracy / armed robbery attack	sjörövare/väpnad attack
○ Man overboard	man över bord
○ EPIRB emission	EPIRB-sändning (enbart i kustradiostationens sändning)
- Nödpositionens koordinater och deras uppdateringstidpunkt. Det rekommenderas att fartygets elektroniska positioneringssystem (GPS eller motsv.) ansluts till DSC-apparaten, varvid positionsuppgifterna automatiskt uppdateras. I annat fall måste positionsuppgiften och dess uppdateringstidpunkt knappas in manuellt.
- Det förvalda värdet för den fortsatta trafiken är telefoni (kan på MF- och HF-frekvenserna även ske med telex).

Exempel på ett VHF-DSC-nödalarm på kanal 70:

DISTRESS	anropets typ 'nöd'
230192000	det nödställda fartygets anropssignal
FIRE, EXPLOSION	nödlägets art 'brand, explosion'
59°26'N 024°12'E	nödplatsens koordinater
0722	koordinaternas uppdateringstidpunkt
F3E/G3E SIMPLEX	den fortsatta trafiken med telefoni på kanal 16

Det snabbaste sättet att sända ett nödalarm är en fortsatt tryckning på nödtangenten (eller nödtangenterna) på apparatens frontpanel under en tid av cirka 5 sekunder. Förvalet för nödlägets typ blir då 'Undesignated distress' (odefinierbar nöd). Nödalarmets uppgifter sänds automatiskt till alla stationer som på hörbarhetsområdet passar ifrågavarande nödfrekvens. Innan nödalarmet sänds kan operatören även från DSC-apparatens meny välja den typ av nödläge som beskriver situationen.

DSC-kvittering (Distress Acknowledgement)

En DSC-kvittering sänds av sjöräddningens ledningscentral (eller någon annan kustradio-station). Kvitteringen sänds på samma frekvens som nödalarmet mottogs på. DSC-kvitteringen riktas till alla stationer (all ships), för att samtliga stationer inom hörbarhetsområdet ska få information om anropet.

DSC-kvitteringen innehåller följande information:

- den kvitterande stationens sjöradionummer
- att det är fråga om kvittering av ett nödalarm (distress acknowledgement)
- all information som ingick i det ursprungliga nödalarmet

Exempel på DSC-kvittering på kanal 70 av ett VHF-DSC-nödalarm:

ALL SHIPS	kvitteringen riktas till alla
DISTRESS	prioritetsklass 'nöd'
002302000	kvitterarens anropssignal, sjöradionumret
DISTRESS ACK	kvittering av nödalarmet
230192000	det nödställda fartygets anropssignal
FIRE, EXPLOSION	nödlägets art 'brand, explosion'
59°37'N 021°20'E	nödplatsens koordinater
0722	koordinaternas uppdateringstidpunkt
F3E/G3E SIMPLEX	den fortsatta trafiken med telefoni på kanal 16

Det nödställda fartyget kan även flytta till radiotelefontrafikens nödfrekvens för att sända ett nödanrop och ett nödmeddelande omedelbart efter att DSC-nödalarmet har sänts.

På VHF- och MF-frekvensområdet får fartyget endast sända en DSC-kvittering i det fall att nödalarmet upprepas och ingen ledningscentral vid sjöräddningen (eller annan kustradio-station) har kvitterat det inom minst fem (5) minuter. Det fartyg som har sänt DSC-kvitteringen blir även skyldigt att till sjöräddningens ledningscentral i land meddela om nödläget.

Det är aldrig tillåtet för ett fartyg att på frekvensområde HF sända en DSC-kvittering på ett nödalarm. Om ingen station i land kvitterar ett nödalarm på frekvensområde HF ska fartyget sända en upprepning av nödalarmet (Distress Relay Alert) på frekvens 8414,5 kHz och på de övriga DSC-frekvenser som eventuellt anses vara ändamålsenliga. Om ett fartyg för ett annat fartygs räkning sänder ett nödalarm med DCS-apparatur borde det adresseras en enskild ledningscentral för sjöräddningen (MRCC eller MRSC).

Nödmeddelande (Distress message)

Efter DSC-kvitteringen övergår nödtrafiken till telefoni (eller telex) på samma frekvensområdes nödfrekvens för telefoni på vilket kvitteringen skedde. Det nödställda fartyget ska nu sända ett nödmeddelande med telefoni (eller telex). I nödmeddelandet kan situationen och behovet av undsättning beskrivas mer detaljerat än vid ett DSC-nödalarm.

Nödmeddelandet har följande form och innehåll:

- MAYDAY
- det nödställda fartygets namn
- det nödställda fartygets anropssignal eller annan igenkänningsignal
- MMSI-numret, om nödtrafiken har igångsatts med DSC
- nödplatsens koordinater
- nödlägets art (vad har skett och vad är det fråga om)
- hurdan undsättning behövs (ofta endast 'I require immediate assistance')
- annan eventuell information som kan vara av vikt med tanke på räddningsaktionen

Exempel på ett nödmeddelande på VHF-kanal 16:

*MAYDAY
THIS IS 230192000 MERIKOTKA / OJFL
POSITION 59°37' NORTH 021°20' EAST
EXPLOSION IN ENGINE ROOM
I AM ON FIRE
I REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE
NUMBER OF PERSONS ONBOARD 14
OVER*

Nödtrafik i enlighet med GMDSS-direktiven kan även igångsättas utan ett DSC-nödalarm, om fartyget inte har möjlighet att använda DSC och det är känt att det på hörbarhetsområdet finns en kustradiostation med vakthållning där radiotrafiken passas. Härvid sänds med radiotelefon ett nödanrop. Efter nödanropet kan en kort paus hållas, varefter det egentliga nödmeddelandet sänds. Nödanropet har följande form och innehåll:

- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
- this is (här)
- det nödställda fartygets namn och/eller anropssignal tre gånger

Exempel på nödanrop på VHF-kanal 16:

*MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS
MERIKOTKA, MERIKOTKA, MERIKOTKA*

Efter nödanropet och en eventuell kortvarig paus sänds nödmeddelandet enligt det ovan angivna exempel. Sjöradionumret används inte då inte DSC-apparatur används.

Kvittering med telefoni (eller telex) (Distress Acknowledgement)

Efter att ha mottagit ett nödmeddelande kvitterar de fartyg som finns i närheten det med telefoni (eller telex). Kvitteringen adresseras det nödställda fartyget. Före kvitteringen är det dock skäl att avvakta och låta sjöräddningens ledningscentral (eller en annan kust-radiostation) först kvittera meddelandet med även telefoni, så att den kan försäkra sig om att telefonkommunikationen fungerar och ställa eventuella tilläggsfrågor med tanke på ingångsättandet av efterspanings- och räddningsåtgärderna och undsättningen.

- MAYDAY
- det nödställda fartygets namn, anropssignal, MMSI-nummer eller annan igenkänningsignal
- This is
- det kvitterande fartygets namn och anropssignal eller annan igenkänningsignal
- uttrycket RECEIVED MAYDAY

Exempel på kvittering med telefoni på VHF-kanal 16:

*MAYDAY
MERIKOTKA, MERIKOTKA, MERIKOTKA / OJFL
THIS IS
KATARINA, KATARINA, KATARINA/OHLV
RECEIVED MAYDAY*

Tilläggsinformation av kvitteraren och kvitterarens ankomstmeddelande (Estimated Time of Arrival, ETA)

Det fartyg som kvitterat nödmeddelandet ska så snabbt som möjligt och utan särskild uppmaning till detta till det nödställda fartyget sända följande tilläggsinformation:

- MAYDAY
- fartygets namn eller annan igenkänningsignal
- fartygets position
- fartygets hastighet, med vilken det närmar sig nödplatsen
- uppskattad ankomsttid (ETA) till nödplatsen

Exempel på tilläggsinformation (ankomstmeddelande) på VHF-kanal 16:

*MAYDAY
THIS IS KATARINA/OHLV
POSITION 59°33' NORTH 021°02' EAST
SPEED 12 KNOTS
ETA 0830 UTC
OVER*

Observera att tilläggsinformationen inte får lämnas i samband med den egentliga kvitteringen utan ska ges som ett separat meddelande. Avsikten är att genom kvitteringen kartlägga bland annat hur många fartyg i närheten av nödplatsen som har tagit mot nödmeddelandet. Därefter klarläggs genom tilläggsinformationen varje kvitterande fartygs position och den hastighet med vilken det närmar sig för undsättning.

Nödtrafiken efter de inledande procedurerna

Efter att nödtrafiken har ingångsatts är det möjligt att kommunicera friare. Varje anförande vid nödtrafik ska dock inledas med ordet MAYDAY, med vilken det anges att det är fråga om nödtrafik. Detta säkerställer bland annat att frekvensen eller kanalen fortsättningsvis är reserverad för nödtrafiken och kommunikationen inte störs. Likaså får eventuella nya stationer som kommit in på frekvensen genast information om nödtrafiken och kan reagera på den på vederbörligt sätt.

Krav på tystnad av stationer som stör nödtrafiken

Den ledningscentral för sjöräddningen som leder nödtrafiken, enhet som samordnar spanings- och räddningsinsatserna (ledaren på olycksplatsen) eller kustradiostation som sköter motsvarande uppgifter kan med uttrycket SEELONCE MAYDAY (uttalas "SILAANS MEDEE") kräva tystnad av radiostationer som stör nödtrafiken.

Meddelande om att nödtrafiken avslutas

Den ledningscentral vid sjöräddningen som lett nödtrafiken meddelar att den avslutas med ett formbundet meddelande som avslutas med uttrycket SEELONCE FEENEE.

Meddelandet har följande form:

- MAYDAY
- meddelandet riktas till alla
- This is
- den sändande stationens namn tre gånger
- den sändande stationens anropssignal eller annan igenkänningssignal
- Det klockslag (UTC), då meddelandet har uppgjorts och den tidpunkt från vilken nödtrafiken således har avslutats
- den nödställda fartygets MMSI-nummer (om DSC användes), namn och anropssignal
- uttrycket SEELONCE FEENEE (uttalas "SILAANS FINII")

Exempel på ett meddelande på VHF-kanal 16 om att nödtrafiken avslutas

*MAYDAY
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS RESCUE CENTRE TURKU, RESCUE CENTRE TURKU, RESCUE
CENTRE TURKU
0945 UTC
(230192000) MERIKOTKA OJFL
SEELONCE FEENEE*

Nödalarm på ett nödställt fartygs vägnar och upprepning av nödanrop

Ett nödalarm på någon annans vägnar och upprepning av nödalarm är helt identiska till sin form. I radioreglementet fastställs följande tre fall där nödalarm ska sändas på ett annat fartygs vägnar:

- Det nödställda fartyget kan inte själv inleda nödtrafik.
 - Det saknar exv. radiotelefon eller den fungerar inte
- Det behövs ytterligare undsättning till nödplatsen.
 - Beslutet om behov av ytterligare undsättning fattas av den som ansvarar för verksamheten vid sjöräddningens ledningscentral (sjöräddningsledaren) eller

av en annan fartygsbefälhavare än befälhavaren på det nödställda fartyget eller den som ansvarar för fartyget.

- Fartyget har tagit emot ett DSC-nödalarm på HF-frekvensområdet vilket inte har kvitterats.
 - Ett säkert tecken på att nödalarmet inte har kvitterats är att det upprepas med cirka 4 minuters mellanrum.

I samtliga nämnda fall inleds trafiken genom att sända ett DSC-nödalarm på ett annat fartygs vägnar på den DSC-frekvens som anses lämplig. DSC-anropet har följande innehåll:

- Adresseras en viss kustradiostation
- Prioritetskategorin är nöd (Distress)
- Sändarens sjöradionummer (automatiskt)
- Nödalarm på annans vägnar (Distress Relay)
- Det nödställda fartygets sjöradionummer (om det är känt)
- Nödlägets art
- Nödplatsens koordinater och deras uppdateringstidpunkt

Ett exempel på ett VHF-DSC-nödalarm på någon annans vägnar på kanal 70:

ALL SHIPS	alla
DISTRESS	prioritetskategori 'nöd'
002301000	avsändarens igenkänningssignal, sjöradionummret
DISTRESS RELAY	nödandrop på någon annans vägnar
DISTRESS	anropstyp 'nöd'
230192000	det nödställda fartygets igenkänningssignal
FIRE, EXPLOSION	nödlägets art 'brand, explosion'
59°37'N 021°20'E	nödplatsens koordinater
0722	koordinaternas uppdateringstidpunkt i UTC-tid
F3E/G3E SIMPLEX	fortsatt trafik med telefoni på kanal16

Enligt de nuvarande bestämmelserna ska upprepningar av nödalarm ske manuellt. Dessutom ska upprepningen på VHF- och MF-frekvensområdena adresseras någon av sjöräddningens ledningscentraler eller en annan kustradiostation.

Om ett fartyg har sänt en upprepning av ett DSC-nödalarm kvitteras det med DSC liksom nödalarmet (endast sjöräddningens ledningscentral eller en annan kustradiostation). Efter kvitteringen övergår till telefoni (eller telex) på nödfrekvensen för telefoni på det frekvensområde där kvitteringen mottogs. Det kan även rekommenderas att ett nödmeddelande på någon annans vägnar läses upp på ifrågavarande frekvensområdes nödfrekvens för telefoni, trots att någon DSC-kvittering inte erhållits.

Exempel på ett nödmeddelande på någon annans vägnar med telefoni på VHF-kanal 16:

*MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY
THIS IS RESCUE CENTRE TURKU, RESCUE CENTRE TURKU, RESCUE
CENTRE TURKU
FOLLOWING MESSAGE RECEIVED FROM FINNISH VESSEL MERIKOTKA
OJFL ON VHF CHANNEL 16 AT 0728 UTC
BEGINS
MAYDAY
THIS IS 230192000 MERIKOTKA OJFL
POSITION 59°37' NORTH 021°20' EAST
EXPLOSION IN ENGINE ROOM*

*I AM ON FIRE
I REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE
NUMBER OF PERSONS ONBOARD 14
end of message
THIS IS RESCUE CENTRE TURKU
OVER*

Den egentliga nödtrafiken sker i övrigt på normalt sätt.

INMARSAT-NÖDTRAFIK

Allmänt

Då prioritetsskategorin är nöd styrs Inmarsat-nödtrafiken direkt via en jordstation som förmedlar trafiken till den räddningscentral som är kopplad till den.

Vid användning av prioritetsskategori nöd dirigeras Inmarsat-nödtrafik i allmänhet automatiskt till den räddningscentral till vilken den jordstation som förmedlar trafiken har routning för nödtrafik. Exempelvis dirigeras markstationen EIK i Norge nödtrafiken till sjöräddningscentralen i Stavanger.

Nödprioriteten garanterar att man omedelbart ges en trafikkanal, varvid trafiken styrs till den räddningscentral som routas av jordstationen. Vill man absolut få kontakt med en viss räddningscentral som ingen jordstation har routning till måste rutintrafik användas. Räddningscentralens telefon- eller telexnummer måste då vara känt. Om vid användningen av rutintrafik samtliga trafikkanaler är upptagna måste man vänta tills en kanal blir ledig.

Inmarsat-nödtrafik innebär alltid kommunikation mellan två parter – fartyget och räddningscentralen – som andra kanaler inte kan följa.

Följande Inmarsat-tjänster innehåller de maritima nöd- och säkerhetstjänster som GMDSS-systemet förutsätter:

- Inmarsat-B
- Inmarsat-C
- Inmarsat Fleet F77 (Inmarsat F)

Nödtrafikens rutiner

Det är skäl att i förväg bekanta sig med anvisningarna i tillverkarens manual för hur nödtrafiken ingångsätts och sköts med fartygets Inmarsat-apparatur.

Inmarsat-C

Inmarsat-C är en tjänst för förmedling av meddelanden som inte möjliggör tvåvägskontakt i realtid mellan parterna. Nödtrafikens meddelanden förmedlas dock utan dröjsmål.

Nödtrafik med Inmarsat-C igångsätts enligt följande:

1. Sändande av nödalarm

Ett komplett nödalarm förutsätter följande information:

- Ditt fartygs Inmarsat-C-nummer
 - Fås automatiskt ur apparatens minne

- Inmarsat-jordstationens kod
 - Välj helst en jordstation inom det Inmarsat-sjöområde som är närmast din position (du kan dock välja vilken som helst jordstation inom sjöområdet i fråga)
- Koordinaterna för fartygets position
 - Matas in manuellt eller automatiskt
- Den tidpunkt positionen har uppdaterats
 - Matas in manuellt eller automatiskt
- Nödlägets art
 - En av följande väljs:
 - Unspecified
 - Fire/explosion
 - Flooding
 - Collision
 - Grounding
 - Listing
 - Sinking
 - Disabled and adrift
 - Abandoning ship
 - Assistance required
 - Piracy / armed attack
- Fartygets kurs
 - Matas in manuellt eller automatiskt
- Fartygets hastighet (i knop)
 - Matas in manuellt eller automatiskt

Även om all ovannämnda information inte är tillgänglig går det ändå att sända ett lödlarm.

I praktiken fås i allmänhet alla andra uppgifter än nödlägets art automatiskt. Förvald jordstation är den senast använda jordstationskoden. Den kan vid behov bytas. Om av misstag valts en kod som inte används av någon jordstation styrs nödanropet till den räddningscentral som är routad till nätkoordineringsstationen.

a) Startande av nödalarm från menyn

Öppna fönster 'Distress' i menyn. Fyll i/kontrollera de uppgifter som visas i fönstret så att de är korrekta. Sänd nödalarmet.

b) Startade av nödalarm med nödtangenterna

Tryck in nödtangenten (eller nödtangenterna) på apparatens frontpanel i 5 – 6 sekunder. Ett nödalarm som startats på detta sätt innehåller de uppgifter som automatiskt fås till fönster 'Distress' samt uppgifter som eventuellt tidigare har inprogrammerats.

c) Startande av nödalarm med fjärrstyrda nödtangenter

Tryck ner nödtangenten (eller nödtangenter) på nödlarmets fjärrstyrningsenhet i 5 – 6 sekunder. Ett nödalarm som startats på detta sätt innehåller de uppgifter som automatiskt fås till fönster 'Distress' samt uppgifter som eventuellt tidigare har inprogrammerats.

Observera

Då du sänt nödalarmet ska du försäkra dig om att 'Scan'-funktionen i din Inmarsat-C-station är riktad till endast den satellit (Inmarsat-sjöområde) genom vilken nödalarmet sändes.

Om objektet för 'Scan'-funktionen är 'All Oceans', kontrollerar apparaten med jämna mellanrum om det finns en bättre satellit att tillgå än den som används. Under i varje fall denna kontroll förloras kontakten med räddningscentralen. Apparaten kan även automatiskt låsas vid en annan satellit, vilket kan leda till att kontakten med räddningscentralen varaktigt går förlorad.

2. Invänta kvittering av jordstationen och räddningscentralen

Får du ingen kvittering inom fem (5) minuter sänder du ett nytt nödalarm.

3. Sköt den fortsatta trafiken med nödprioriterade meddelanden

Med nödprioriterade meddelanden är det möjligt att detaljerat klarlägga frågor i anknytning till nödläget och räddningsinsatserna. Meddelandena uppgörs på samma sätt som Inmarsat-C:s rutinmeddelanden, men de sänds alltid med prioritetsskategorin "DISTRESS".

Meddelandena ska sändas via samma satellit och samma jordstation som det ursprungliga nödalarmet, så att de routas till samma räddningscentral.

Inmarsat-B

Inmarsat-B är en digital tjänst med vilken nödtrafik kan skötas antingen med telefon eller med telex.

Nödtrafik med telefon:

1. Välj telefonfunktionen.
2. Välj prioritet nöd med tangent [DISTRESS].
3. Knappa in jordstationens kod.
4. Lyft luren, lyssna till kopplingstonen och sänd ett anrop i enlighet med anvisningarna i manualen för din apparat.
5. Invänta räddningscentralens svar.
6. Läs upp följande nödmeddelande:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
THIS IS [fartygets namn och anropssignal] CALLING VIA INMARSAT-B
FROM POSITION [latitud och longitud eller bäring och avstånd från fixpunkten]
MY INMARSAT MOBILE NUMBER IS [fartygets Inmarsat-nummer]
USING THE [Inmarsat-sjöområde] SATELLITE
MY COURSE AND SPEED ARE [kurs och hastighet]
NATURE OF DISTRESS [nödlägets art]
ASSISTANCE REQUIRED [specificera behovet av undsättning]
[övriga uppgifter som är viktiga med tanke på räddningsoperationerna]
7. Kommunicera med räddningscentralen och besvara dess frågor.
8. Bryt inte förbindelsen förrän räddningscentralen ger sitt tillstånd till detta.
9. För ingen annan trafik på din Inmarsat-B-station, så att räddningscentralen vid behov får kontakt med ditt fartyg.

Nödtrafik med telex:

1. Sätt apparaten på telex / 'On-line'.
2. Tryck på tangent [DISTRESS].
3. Mata från tangentbordet in jordstationens kod och tryck på tangent [ENTER]
4. Vänta på att du får kontakt med räddningscentralen.
5. Ta upp motpartens 'Answer-Back'-beteckning genom att trycka på tangent [WRU] och försäkra dig om att du har kontakt med rätt plats och sänd din egen 'Answer-Back'-beteckning genom att trycka på tangent [HERE IS].
6. Skriv följande nödmeddelande:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
DE (tai THIS IS) [fartygets namn och anropssignal] VIA INMARSAT-B
FROM POSITION [latitud och longitud eller bäring och avstånd från fix-
punkten]
MY INM [fartygets Inmarsat-nummer]
USING THE [Inmarsat-sjöområde] SATELLITE
COURSE [kurs], SPEED [hastighet]
NATURE OF DISTRESS [nödlägets art]
ASSISTANCE REQUIRED [specificera behovet av undsättning]
[övriga uppgifter som är viktiga med tanke på räddningsoperationerna]
7. Kommuniera med räddningscentralen och besvara dess frågor.
8. Bryt inte förbindelsen förrän räddningscentralen ger sitt tillstånd till detta.
9. För ingen annan trafik på din Inmarsat-B-station, så att räddningscentralen vid behov får kontakt med ditt fartyg.

Inmarsat Fleet F77

Inmarsat Fleet F77 är en digital tjänst som gör det möjligt att sköta nödtrafik med telefoni.

1. Välj telefonfunktionen och lyft luren.
2. Välj prioritet nöd genom att trycka på tangent [DISTRESS] .
3. Knappa in jordstationens kod och tryck på [#].
 - Om koden inte matas in inom cirka 15 sekunder kopplar systemet via den jordstation som föregående gång valts förbindelsen till den räddningscentral dit den är routad.
4. Invänta räddningscentralens svar.
 - Får du inte svar inom 15 sekunder sänder du ett nytt anrop.
5. Läs upp följande nödmeddelande:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
THIS IS [fartygets namn och anropssignal] CALLING VIA INMARSAT
FLEET F77
FROM POSITION [latitud och longitud eller bäring och avstånd från fix-
punkten]
MY INMARSAT MOBILE NUMBER IS [fartygets Inmarsat-nummer]
USING THE [Inmarsat-sjöområde] SATELLITE
MY COURSE AND SPEED ARE [kurs och hastighet]
NATURE OF DISTRESS [nödlägets art]
ASSISTANCE REQUIRED [specificera behovet av undsättning]
[övriga uppgifter som är viktiga med tanke på räddningsoperationerna]
6. Kommuniera med räddningscentralen och besvara dess frågor.
7. Bryt inte förbindelsen förrän räddningscentralen ger sitt tillstånd till detta.
8. För ingen annan trafik på din Inmarsat Fleet F77-station, så att räddningscentralen vid behov får kontakt med ditt fartyg.

ÅTERKALLELSE AV OAVSIKTLIGA ALARM

Eftersom ett fartyg får sända ett nödalarm endast med dess befälhavares tillstånd svarar befälhavaren även för återkallelsen av ett oavsiktligt alarm. Återkallelseförfarandet beror på med vilket förfarande det oavsiktliga nödalarmet har sänts.

Återkallelse av oavsiktliga larm (Cancellation of an inadvertent distress alert)

Det ogrundade larmet har mottagits av samtliga stationer på hörbarhetsområdet som har DSC-passning på ifrågavarande frekvens.

Återkallelsen ska ske med DSC, om apparaten möjliggör detta. Återkallelsemeddelandet sänds dock alltid även med telefoni (återkallelsemeddelandet sänds med telex om innehållet i nödalarmet var att den fortsatta trafiken sker med telex).

1. Ställ DSC-apparaten i utgångsläge så att den inte sänder fler ogrundade nödalarm.
2. Gå till den det frekvensområdes nödfrekvens för telefoni (eller telex) på vilken det oavsiktliga nödalarmet sändes.
3. Sänd ett meddelande om återkallelse i följande form:
 ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
 THIS IS 230192000 230192000 230192000 MERIKOTKA OJFL
 POSITION 59°23' NORTH 026°15' EAST
 PLEASE CANCEL MY FALSE DSC DISTRESS ALERT OF 1246 UTC

Om det oavsiktliga nödalarmet gick ut på alla DSC-nöd- och säkerhetsanropsfrekvenser ska också meddelandet om att det har återkallats sändas på samtliga frekvensområden.

Inmarsat-C

Det oavsiktliga nödalarmet har mottagits vid endast en av sjöräddningens ledningscentraler (den ledningscentral dit jordstationen routade nödalarmet).

1. Invänta kvittering av sjöräddningens ledningscentral.
2. Sänd återkallelsemeddelandet med användning av *prioritetskategori nöd*. Använd samma *satellit* och *jordstation* som det oavsiktliga nödalarmet sändes via.

Inmarsat-B

Inmarsat-B-tjänsten bildar en tvåvägsförbindelse i realtid från ditt fartyg till en viss ledningscentral vid sjöräddningen (den ledningscentral dit jordstationen routade nödanropet). Nödalarmer kan omedelbart återkallas.

Inmarsat Fleet F77

Inmarsat Fleet F77-tjänsten bildar en tvåvägskontakt i realtid från ditt fartyg till en viss ledningscentral vid sjöräddningen (den ledningscentral dit jordstationen routade nödanropet). Nödalarmer kan omedelbart återkallas.

Cospas-Sarsat EPIRB 406 MHz

Det oavsiktliga nödalarmer har mottagits av en eller flera av Cospas-Sarsat-systemets jordstationer (LUT), därifrån uppgifter om nödalarmer har förmedlats till övervakningscentralen (MCC) och därifrån enligt positioneringen vidare den överenskomna Cospas-Sarsat-kontaktpunkten (SPOC) i ifrågavarande land.

Kontakta en ledningscentral vid sjöräddningen (eller någon annan kustradiostation) genom vilket som helst förfarande och återkalla det oavsiktliga nödalarmer.

Har det oavsiktliga nödalarmer skett inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion sänds återkallelsemeddelandet i första hand till Åbo sjöräddningscentral (MRCC Åbo).

Internationella avtal om sjöräddning

Internationella avtal

I Hamburg ingicks 27.4.1979 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) en internationell konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs (International Convention on Maritime Search and Rescue, nedan Hamburgkonventionen). Finland anslöt sig till konventionen 6.12.1986 och den sattes i kraft genom en förordning.

Genom Hamburgkonventionen och dess bilaga skapas en internationell grund och anges prestationskrav för kuststaternas sjöräddningssystem. Bestämmelser om organiseringen av efterspanings- och räddningsinsatser ingår i Hamburgkonventionens bilaga. Den nationella lagstiftningen och genomföringssättet i de olika länderna avviker mycket från varandra och inom t.ex. Östersjöområdet finns inte två länder med exakt likadana sjöräddningssystem.

Hamburgkonventionen förpliktar staterna att tillsammans med sina grannstater ingå avtal för att fastställa gränserna för ansvaret för sjöräddningstjänsten samt för att organisera samarbetet vid räddningsverksamhet vid sjöolyckor. Konventionen förpliktar även att vidta alla lagstiftningsåtgärder eller andra ändamålsenliga åtgärder för att verkställa konventionen och dess bilaga. Detta innebär bl.a. att de avtalslutande parterna ska garantera att de i sina kustvatten har en nödvändig och ändamålsenlig efterspanings- och räddningstjänst som räddar människor i nöd.

I Hamburgkonventionen ingår också bestämmelser om bl.a. ledning av sjöräddningsuppdrag, klassificering av kritiska lägen enligt allvarlighetsgrad, åtgärder som krävs i kritiska lägen samt om verksamhetsplaner och verksamhetssystem.

Hamburgkonventionen och dess bilagor har senare uppdaterats. De viktigaste ändringarna trädde i kraft 1.1.2000 och som ett resultat av dem uppstod grunderna för den internationella flyg- och sjöräddningshandboken, dvs. IAMSAR-handboken (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue). I tillämpningsområdet för konventionen togs utöver efterspanings- och räddningstjänst in medicinsk rådgivning, medicinsk första hjälp samt transport av de räddade till en säker plats.

Hamburgkonventionen förutsätter att sjöräddningens ledningscentraler på begäran lämnar andra sjöräddningscentraler bistånd. Dessutom ska sjöräddningens ledningscentraler ha detaljerade planer för efterspanings- och räddningsverksamheten.

Bilaterala avtal

Finland har även ingått bilaterala avtal om allmän räddningsverksamhet och sjöräddningsverksamhet. Dessa avtal är inte lika omfattande som konventionerna. Nedan nämns de viktigaste av dessa avtal.

Finland ingick 5.3.1993 i Moskva med Ryssland en överenskommelse om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänst till havs och i luften (FördrS 28/1994). Enligt överenskommelsen förbinder sig Finland och Ryssland att betrakta gränsen mellan sina till varandra gränsande flyginformationsregioner, dvs. FIR-gränsen (Flight Information Region, FIR), som gräns mellan sina efterspanings- och räddningsregioner till havs och i luften. Avtalsparterna förband sig dessutom att utveckla samarbetet mellan sina efterspanings- och räddningstjänster. Samarbetet omfattar bland annat gemensamma efterspanings- och räddningstjänstövningar, regelbundna kontroller av de mellanstatliga kommunikationskanalerna, kontaktbesök av experter från efterspanings- och räddningstjänsterna samt utbyte av information och erfarenheter av efterspanings- och räddningstjänsterna. Vardera parten säkerställer också att på den egna efterspanings- och sjöräddningsregionen finns fullgoda efterspanings- och räddningstjänster till havs och i luften.

Finland och Sverige ingick 17.11.1993 i Stockholm en överenskommelse om samarbete vid sjö- och flygräddning (FördrS 27/1994). Också i denna överenskommelse kom man överens om att använda FIR-gränsen som gräns mellan ländernas sjö- och flygräddningsregioner. Innehållet i överenskommelsen motsvarar innehållet i den motsvarande överenskommelsen med Ryssland.

Finland och Estland ingick 9.9.1998 i Tallinn en överenskommelse om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänst till havs och i luften (FördrS 53/1999). Avtalsparterna betraktar gränsen mellan Tammerfors och Tallinns flyginformationsregioner som gräns mellan sina efterspanings- och räddningsregioner till havs och i luften. Överenskommelsen är till sitt innehåll lik överenskommelsen mellan Finland och Ryssland.

I Stockholm ingicks 20.1.1989 ett avtal som är mycket viktigt med tanke på den allmänna räddningstjänsten. Avtalet gäller samarbete över gränserna mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Syftet med samarbetet är att vid olyckshändelser hindra eller begränsa skador på människor eller egendom eller i miljön (FördrS 21/1992). Avtalet är ett ramavtal för andra nordiska multilaterala eller bilaterala överenskommelser.

Andra internationella konventioner som gäller sjöräddning

Den finländska sjöräddningslagstiftningen stöder sig förutom på Hamburgkonventionen även på andra internationella konventioner som på nationell nivå har satts i kraft genom antingen lag eller förordning. Dessa är bland annat 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS) jämte senare uppdateringar och 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, dvs. MARPOL-konventionen) jämte senare uppdateringar.

Huvuddrag för utarbetandet av samarbetsplaner för sjöräddning (SAR)

Gränsbevakningsväsendet upprätthåller i Internet www.raja.fi/sar material som ansluter sig till utarbetandet och uppdateringen av samarbetsplaner för sjöräddning. På webbplatsen finns bland annat en beskrivning av den finländska sjöräddningen i pdf-format.

Fartyget och redaren utarbetar fartygets samarbetsplan i enlighet med SOLAS-konventionen (kapitel V/punkt 7.3) och IMO:s anvisningar (MSC/Circ. 1079). Redaren skriver ut den finländska sjöräddningens andel av SAR-samarbetsplanen som finns i Internet och bifogar den sin egen samarbetsplan.

Redaren kontaktar, beroende på trafikområde, MRCC Åbo eller MRSC Helsingfors för utarbetande av en ny samarbetsplan eller uppdatering av en tidigare plan. Vid behov överenskommer redaren om ett sammanträffande med en representant för gränsbevakningsväsendet. Smärre ändringar i en färdig samarbetsplan kan meddelas per e-post eller telefon. Samordnande kontaktpunkter är MRCC Åbo och, för de fartygs del som trafikerar i Finska viken, MRSC Helsingfors.

Redaren sänder den uppgjorda planen i två exemplar till antingen MRCC Åbo eller MRSC Helsingfors beroende på fartygets trafikområde, som svarar för att dokumentet inom gränsbevakningsväsendet distribueras till sjöräddningens ledningscentraler.

MRCC Åbo upprätthåller en fil med information om samtliga SAR-samarbetsplaner som lämnats till Gränsbevakningsväsendet, det datum de har lämnats, uppdateringstidpunkterna samt upphävanden av planerna. MRCC Åbo sänder filen alltid i samband med ändringar till sjöräddningens övriga ledningscentraler och till Sjöfartsverket.

I samband med fartygsinspektionerna kontrollerar sjöfartsinspektörerna med hjälp av MRCC:s förteckning över samarbetsplaner för sjöräddning att fartygets samarbetsplan är uppdaterad.

Utarbetandet av en samarbetsplan för sjöräddning (SAR) mellan fartyget, sjöräddningstjänsten och redaren

1 ALLMÄNT

SAR-samarbetsplanen för sjöräddning (nedan även samarbetsplan eller plan) ska utarbetas i enlighet med Solas-konventionens kapitel V punkt 7.3.

Passagerarfartyg som omfattas av kapitel 1 ska ombord förfoga över en plan för samarbete med aktuell sjöräddningstjänst vid nödsituationer. Planen ska utarbetas i samverkan mellan fartyget, rederiet (redaren), enligt definition i bestämmelse IX/1, och sjöräddningstjänsterna. Planen ska innehålla föreskrifter om regelbundna övningar som utförs för att kontrollera planens effektivitet. Planen ska baseras på de riktlinjer som utarbetats av organisationen (IOM).

De anvisningar som behandlas här baserar sig på Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s anvisningar (MSC/Circ.1079 jämte bilagor). De ursprungliga handlingarna finns tillgängliga på www.raja.fi.

Syftet med samarbetsplanen för sjöräddning är att öka fartygets, redarens och sjöräddningstjänstens förmåga till samverkan i nödlägen. Detta förutsätter smidig kommunikationen mellan parterna. Gemensamma övningar för nödlägen ska ordnas på ett ändamålsenligt sätt. Planen syftar till att sammanfoga redarens, passagerarfartygets och sjöräddningstjänstens planer så att de kompletterar varandra. Dessutom syftar planen till att göra kontakten mellan parterna i ett nödläge så snabb och effektiv som möjligt och till att öka och underlätta tillgången till uppdaterad information. Uppdaterade kontaktuppgifter och uppdaterad information om fartygets planerade rutt samt om dess kommunikations- och alarmutrustning är viktiga. Planens syfte är även att erbjuda fartyget och redaren information om sjöräddningstjänsten på fartygets verksamhetsområde och om övriga nödtjänster samt att bistå vid beslutsfattandet och beredskapsplaneringen.

Samarbetsplanen ersätter inte fartygets redan befintliga planer för nödlägen. Planen ska vara kort och enkel så att den är lätt att tillämpa i ett nödläge. Vid utarbetandet av planen ska modellen i IMO:s anvisningar användas så att det går lätt att uppdatera de olika delarna av samarbetsplanen, utan att hela planen måste förnyas om det görs ändringar i den. Utarbetandet av planen påverkas av i vilken trafik passagerarfartyget används. Redarna för fartyg i regelbunden linjetrafik ska tillsammans med sjöräddningstjänsten utarbeta en samarbetsplan för sjöräddning enligt nedanstående anvisningar.

Följande anvisningar gäller inte fartyg i oregelbunden trafik på flera av sjöräddningstjänsternas ansvarsregioner (exv. kryssningsfartyg). De anvisningar som gäller dessa fartyg finns i bilagan till IMO:s dokument MSC/Circ.1079 (se www.raja.fi/sar).

2 ANVISNINGAR FÖR UTARBETANDET AV SAR-SAMARBETSPLANEN FÖR SJÖRÄDDNING

Följande anvisningar gäller passagerarfartyg på regelbundna rutter (exv. bilfärjor). Redarna utarbetar tillsammans med sjöräddningstjänsten en i punkt 4 beskriven samarbetsplan och sørjer för att den uppdateras. Även i schema 1 beskrivs utarbetandet av planen. En allmän beskrivning av principerna för utarbetandet av SAR-samarbetsplanen finns i bilaga 5 till Sjøräddningsinstruktion 2010.

Redaren och sjöräddningstjänsten fyller i de egna delarna av samarbetsplanen. Delarna samlas till en pärm. Redaren ansvarar för uppgifterna i del 1 (redaren) och i del 2 (fartyget, fartygen). Sjøräddningstjänsten ansvarar för del 3 (sjöräddningens ledningscentraler) och del 4 (sjöräddningens resurser för efterspaning och räddning). Redaren och sjöräddningstjänsten ansvarar gemensamt för del 5 (information i sjöräddningssituationer) och del 6 (regelbundna övningar) Del 5 innehåller ett sammandrag över hur redaren och sjöräddningstjänsten sköter informationen vid ett nödläge. Del 6 (regelbundna övningar) behandlas närmare i punkt 3.

Den färdiga samarbetsplanen ska lämnas till fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten. I samband med besiktningar av fartyget kontrolleras att alla parter har en uppdaterad samarbetsplan.

Samarbetsplanen ska göras upp på engelska och, enligt vad som avtalas, på det språk som fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten använder. Parterna är skyldiga att sørja för att uppgifterna är aktuella och att ändringar uppdateras i planen.

3 REGELBUNDNA ÖVNINGAR OCH UPPDATERING AV SAMARBETSPLANEN

I samarbetsplanen ingår regelbundna övningar. Övningarnas natur beror på fartygets trafikeringssområde och sjöräddningens resurser. Övningar i samarbetsplanen ska hållas en gång om året, exempelvis i samband med de övningar som hålls i enlighet med ISM-reglerna. Deltagarna i övningarna svarar för sina egna kostnader.

Övningarna kan ordnas på många olika sätt. De kan exempelvis vara fullskaliga live-övningar eller samordnings- och kommunikationsövningar. Det väsentliga är att övningarna omfattar samverkan mellan fartyget, redaren och sjöräddningen. Om ett fartyg under de senaste 12 månaderna har ordnat en samarbetsövning eller varit delaktig i en sjöräddningssituation anses det ha uppfyllt sin föreskrivna skyldighet.

Förnyande, uppdatering och kontroll av samarbetsplanen ska genomföras som en del av det säkerhetsledningssystem som ISM-reglerna förutsätter. Redaren ska årligen uppdatera planen. Uppdateringen kontrolleras alltid i samband med besiktningar av fartyget.

4 SAR-SAMARBETSPLANENS DELAR

Samarbetsplanen för sjöräddning består av självständiga delar som samlas till en pärm. Fartyget, redaren och sjöräddningstjänsten har var och en ett eget exemplar av samarbetsplanen.

Del 1 Redaren

- 1.1 namn och adress
- 1.2 kontaktuppgifter
 - 1.2.1 arrangemang för tagande av kontakt dygnet runt vid ett nödläge och alternativa kontaktarrangemang
 - 1.2.2 övriga arrangemang för tagande av kontakt (medräknat direkta telefonnummer till de ansvariga personerna, deras e-postadresser och telefaxförbindelser)
- 1.3 kartor på vilka anges rutterna samt uppgifterna om sjöräddningstjänsterna och deras verksamhetsområden eller en enkel beskrivning av dessa.
- 1.4 kontaktarrangemangen mellan redaren och sjöräddningstjänsten
 - 1.4.1 lämnandet av uppgifter om händelsen
 - hur information utbyts under den tid händelsen pågår (uppgifter om passagerare, last och bränsletankar på fartyget, efterspanings- och räddningsresurser, vilken sakkunnighjälp som finns att tillgå)
 - 1.4.2 kontaktpersonerna
 - arrangemangen för förflyttning av rederiets kontaktperson till sjöräddningscentralen

Del 2 Fartyg, fartyget

- 2.1 fartygets namn
 - 2.1.1 fartygets basuppgifter
 - MMSI-sjöradionummer
 - anropssignal (call sign)
 - registreringsstat
 - fartygstyp
 - bruttodräktighet
 - längd över allt (meter)
 - största tillåtna djupgående (meter)
 - marschfart
 - fartygets högsta tillåtna personantal
 - normal besättningsstorlek
 - medicinska resurser
 - 2.1.2 fartygets kommunikationsanordningar
 - kommunikationsanordningar (frekvenser och beteckningar som ska användas, även mobiltelefonnumret)
 - 2.1.3 helhetsritningar av däcken och fartygets profil vilka kan förmedlas elektroniskt och innehåller
 - basuppgifter om livräddningsutrustningen
 - basuppgifter om släcknings- och brandbekämpningsutrustningen
 - ritningar över helikopterdäcket/vinschområdet jämte anflygningssektorer

- basuppgifter om de helikoptertyper för vilka helikopterdeckat är planerat
- basuppgifter om fartygets utrustning för räddning av människor ur sjön eller från andra fartyg
- ett färgfotografi av fartyget

2.2 följande fartyg (på samma sätt som fartyget i punkt 2.1, osv.)

Del 3 Sjöräddningstjänstens sjöräddningscentraler

3.1 sjöräddningstjänstens ansvarsregioner och sjöräddningsdistrikt längs ruten

- en karta där sjöräddningsdistrikten på fartygets verksamhetsområde framgår

3.2 sjöräddningsledare (SMC)

- definition
- sammandrag av uppgifterna

3.3 ledare på olycksplatsen (OSC).

- definition
- valkriterier
- sammandrag av uppgifterna

Del 4 Sjöräddningstjänstens resurser för efterspaning och räddning

4.1 sjöräddningstjänstens ansvarsregion

4.1.1 sjöräddningscentralen (MRCC) och sjöräddningsundercentralerna (MRSC)

- adresser

4.1.2 kommunikation

- utrustning
- tillgängliga frekvenser
- vakthållning
- förteckning över kontaktuppgifter (sjöradionummer, anropssignaler, telefon-, telefax- och telexnummer, e-postadress)

4.1.3 Översikt över sjöräddningsenheterna, tillgången till dessa samt övriga resurser

- snabbgående räddningsfartyg
- övriga fartyg
- tunga/lätta helikoptrar
- långdistansluftfartyg
- släcknings- och brandbekämpningsutrustning

4.1.4 kommunikationsplan

4.1.5 planering av efterspaning

4.1.6 medicinsk rådgivning och assistans

4.1.7 brandbekämpning, farliga kemikalier, osv.

4.1.8 arrangemang för mottagning i land

4.1.9 information till nära anhöriga

4.1.10 avbrytande eller avslutande av efterspanings- och räddningsinsatser

Del 5 Information i sjöräddningssituationer

I denna del uppgörs med tanke på sjöräddningstjänstens uppgifter en gemensam informationsplan mellan sjöräddningstjänsten och redaren.

Gränsbevakningsväsendets beskrivning över principerna för den information som sjöräddningstjänsten ger finns på www.raja.fi/sar. Redaren kompletterar för sin del planen enligt de allmänna principerna och bifogar helheten del 5 i samarbetsplanen.

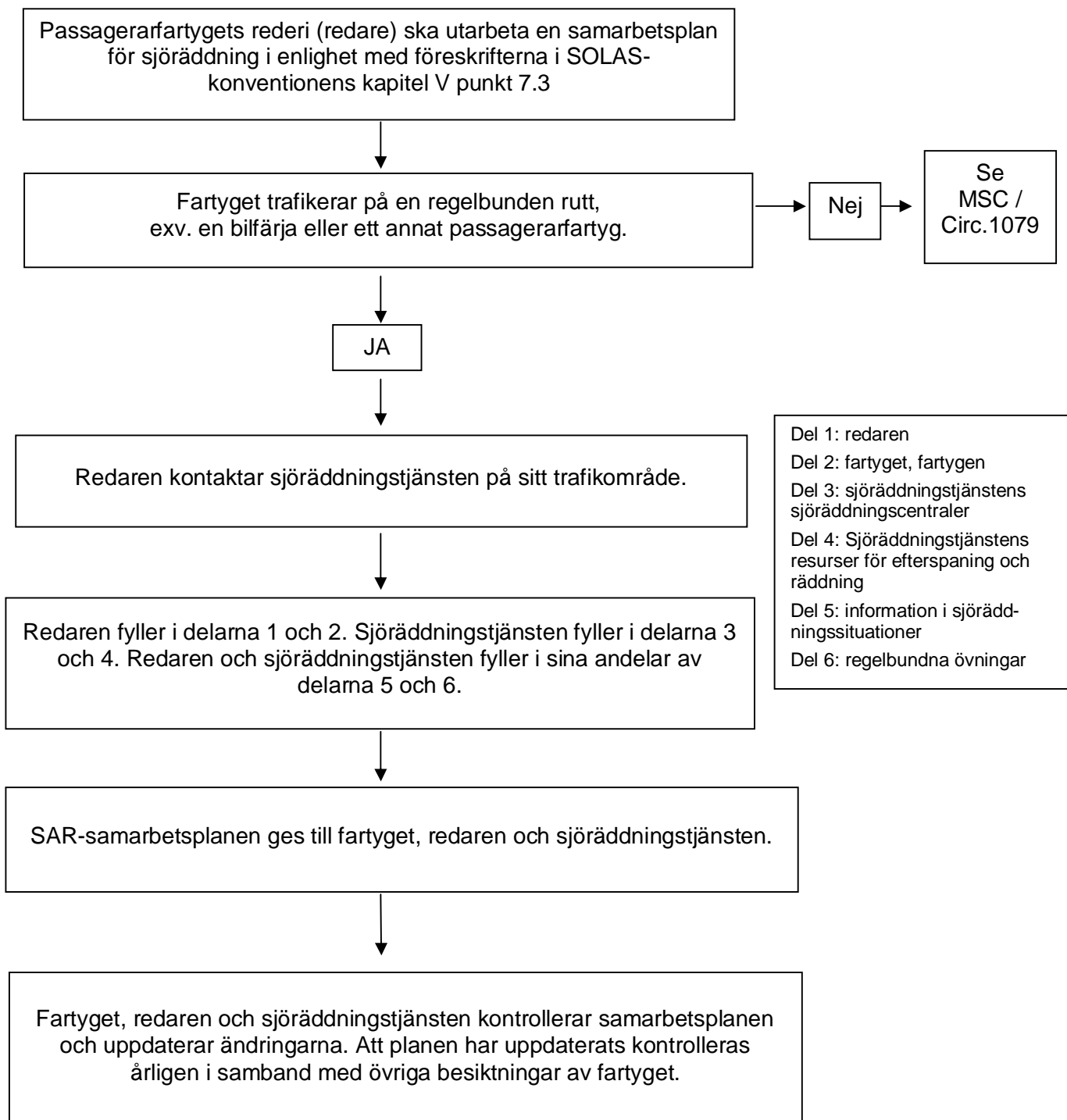
Del 6 Regelbundna övningar

I denna del utarbetar redaren och sjöräddningstjänsten tillsammans gemensamma principer för de övningar som anknyter sig till sjöräddningen, deras form och antal samt för innehållet i det övriga samarbetet (utbildning, träffar, möten).

Gränsbevakningsväsendets beskrivning över principerna för sjöräddningstjänstens övnings-, utbildnings- och övriga samarbetsverksamhet finns på www.raja.fi/sar. Redaren utarbetar i enlighet med dessa principer en preliminär plan för de regelbundna övningarna, i vilken har medtagits en sådan övning i samverkan som redarens behov förutsätter. Gränsbevakningsväsendet kontrollerar för sin del möjligheterna att genomföra planen för de regelbundna övningarna och utgående från detta för vardera parten i sin egen verksamhetsplan in de skyldigheter som ingår i planen. Den gemensamma planen för regelbundna övningar förs in i del 6 i samarbetsplanen.

5 SCHEMA ÖVER UTARBETANDET AV EN SAR-SAMARBETSPLAN FÖR SJÖRÄDDNING

Schema 1



SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS UNDERVISNINGSMODULER (GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET)

1. SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS GRUNDER (B-MODULEN)

Längd 2 studiedagar

Målsättningen är, att personen efter att ha fått utbildningen kan grunderna för Finlands sjöräddningssystem samt för ledning av efterspanings- och räddningsuppdrag.

- internationella avtal om sjöräddningstjänsten och grannländernas sjöräddningssystem
- Finlands sjöräddningssystem
- sjöräddningstjänsten, sjöräddningslagen och -förordningen samt de instruktioner och föreskrifter som reglerar sjöräddningsverksamheten
- sjöräddningsledningscentralens uppgifter och planer samt deras verksamhet i olika farosituationer
- stor- och flertypsolyckor och ledningen av räddningsåtgärder vid dem
- efterspanings- och räddningsenhetens verksamhet
- förhållandet vid den finländska kusten och på Östersjön
- sjöräddningens historia
- olyckstyper och -statistik

2. ATT RÄDDA SIG (S-MODULEN)

Längd 0,5 studieveckor

Målsättningen är att personen efter utbildningen har de personliga kunskaper och färdigheter som behövs för att rädda sig själv både under sommar- och vinterperioden.

- den vanligaste i bruk varande räddningsutrustningen och användningen av den
- verksamhet i nödsituationer och vid evakuering av fartyg
- handlande för att rädda sig själv
- hypotermiutbildning och att klara sig i havsförhållanden
- att rädda sig ur vak
- nödsignaler och nödsignalutrustning
- användning av helikopter i räddningsverksamhet
- psykologi (krisbeteende)
- övning och övningssäkerhet
- livräddningssim

3. RÄDDNING (R-MODULEN)

Längd 0,5 studieveckor

Målsättningen är att personen efter utbildningen förmår verka som medlem av manskap i SRU och har de personliga kunskaper och färdigheter som behövs i räddnings- och efterspaningssituationer.

Krav: S-modulen har avlagts. Dessutom rekommenderas att F- och ROC-modulen avläggs före R-modulen.

- den vanligaste i bruk varande räddningsutrustningen och användningen av den, bl.a.: pumpar, släckningsutrustning, linkastningsredskap, lyftredskap, bogseringsutrustning, kastlinor, strålkastare och utrustning för mörkerseende
- räddning ur vak och isräddningsutrustning
- verksamhet vid bogsering
- räddning från grund och lösgörande av båt
- verksamhet vid brand på båt
- verksamhet vid transport av sjuka och sårade
- verksamhet vid MOB-situation

- verksamhet som spanare vid efterspaning
- säkerheten i arbetet och identifiering av risker

4. FÖRSTA HJÄLP-UTBILDNING (F-MODULEN)

Längd 1 studievecka

Målsättningen är, att personen efter att ha fått utbildningen kan ge den av sjöräddningssituationer förutsatta förstahjälpen samt kan grunderna för sjuktransport och nödräddning.

- beaktas föreskrifterna i SRCW 95
- innehållet i FRK:s förstahjälpkurser E I och E II
- beaktas de särskilda behov som uppkommer av GBV:s sjöräddningsverksamhet

(Om utbildning av personalen i de efterspanings- och räddningsenheter som utför sjuktransport på grundnivå beordras särskilt.)

5. UTBILDNING FÖR CHEF FÖR RÄDDNINGS- OCH EFTERSPANINGSENHET (SRU-MODULEN)

Längd 1 studievecka

Målsättningen är att personen efter utbildningen kan fungera som chef för efterspanings- och räddningsenhet.

Krav: R-, F- och ROC-modulerna har avlagts. För samarbetsmyndigheter är kravet sjöerfarenhet och motsvarande utbildning på den egna specialbranschen.

- sjöräddningsledning
- avdriftsberäkningar, grunder och användning
- planering och genomförande av efterspanings- och räddningsenhetens efterspaning samt ledningen av den
- efterspaningsmetoder och användningen av dem i olika situationer
- efterspaningar i skärgården och på öppna havet
- kommunikationer i sjöräddningssituationer
- räddningsarbetets utförande, bl.a.: Bogsering, efterspaning, fartygsbrand, evakuering, MOB, sjuktransporter
- samarbetet med andra enheter och sjöräddningscentralen
- grunderna för OSC-verksamhet
- säkerheten i arbetet och identifiering av risker

6. UTBILDNING FÖR LEDARE PÅ OLYCKSPLATSEN (OSC-1 -MODULEN)

Längd 2 studieveckor

Målsättningen är att personen efter utbildningen har de praktiska kunskaper och färdigheter som i en sjöräddningssituation krävs av ledaren på olycksplatsen. Modulen är avsedd för GBV:s, övriga sjöräddningsmyndigheters och samarbetsorganisationernas personal.

Krav: SRU- (eller motsvarande arbetserfarenhet) och GOC-modulerna har avlagts. Dessutom rekommenderas att L- och SP-modulen avläggs före OSC-1.

- Finlands sjöräddningssystem
- sjöräddningslagstiftningen, instruktioner och föreskrifter
- sjöräddningstjänstens internationella avtal
- sjöräddningsledning
- sjöräddningsmyndigheternas roll vid sjöolyckor
- särskilda drag vid storolycka, flertypsolycka och flerpatientssituation
- räddning av material och miljöolyckor
- salvage / SAR

- undersökning av olyckor
- OSC:s uppgifter, rättigheter och skyldigheter
- kommunikation i sjöräddningsverksamheten
- OSC-övningar
- information
- bekantgörande med sjöräddningsledningscentralen,
- olika efterspanings- och räddningsenheters materiel och verksamhet samt
- säkerhetsarrangemangen på handelsfartyg.
- säkerheten i arbetet och identifiering av risker
- mänskliga faktorer (krisbeteende och -ledning)
- samarbetet med luftfarkoster
- medicin (kategorisering av patienter, sjuktransporter, de mest typiska skadorna)
- planering och ledning av efterspaning
- arbete i grupp, gruppdynamik

7. UTBILDNING FÖR LEDARE PÅ OLYCKSPLATSEN (OSC-2 -MODULEN)

Längd 1 studievecka

Målsättningen är att personen efter utbildningen har de praktiska kunskaper och färdigheter som i en sjöräddningssituation krävs av ledaren på olycksplatsen. Modulen är avsedd för handelsfartygens däcksbefäl och rederiernas säkerhetspersonal.

Krav: Minst vaktstyrmans behörighetsbrev och flera års praktisk sjöerfarenhet.

Kursdeltagarna studerar in merparten av föreläsningmaterialet som självstudier före kursen. OSC-2-modulen är övningsbetonad och kan utgöra den andra veckan av OSC-1 -modulen.

- Finlands sjöräddningssystem
- sjöräddningslagstiftningen, instruktioner och föreskrifter
- sjöräddningstjänstens internationella avtal
- sjöräddningsledning
- sjöräddningsmyndigheternas roll vid sjöolyckor
- särskilda drag vid storolycka, flertypsolycka och flerpatientssituation
- salvage / SAR
- räddning av material och miljöolyckor
- undersökning av olyckor
- OSC:s uppgifter, rättigheter och skyldigheter
- kommunikation i sjöräddningsverksamheten
- OSC-övningar
- information
- bekantgörande med sjöräddningsledningscentralen,
- olika efterspanings- och räddningsenheters materiel och verksamhet.
- säkerheten i arbetet och identifiering av risker
- mänskliga faktorer (krisbeteende och -ledning)
- samarbetet med luftfarkoster
- medicin (kategorisering av patienter, sjuktransporter, de mest typiska skadorna)
- planering och ledning av efterspaning

8. OPERATÖRSUTBILDNING 1 (RCC-1 OCH RCC-2 -MODULERNA)

Längd 3-4 studiedagar + 3-4 studiedagar

Målsättningen är att personen efter utbildningen behärskar grunderna för arbete vid ledningscentral och kan fungera som operatör. RCC-1 och RCC-2 -kurserna fungerar samtidigt som repetitionskurser för operatörerna.

Krav: B-, SP-, GOC- och CSOC-modulerna har avlagts.

8.1. RCC-1-MODULEN

- sjöräddningsledning
- registrering av larm och insamling av fakta i anslutning till mottagande av nödmeddelanden
- riskbedömning
- intervju- och samtalsteknik
- larmande av efterspanings- och räddningsenheter
- insamlande och upprätthållande av resurslägesbilden
- utnyttjandet av register
- mottagande av meddelande och användning av register

8.2. RCC-2-MODULEN

- RVT:s sjöräddningstillämpning
- ledning av nöd- och säkerhetstrafiken
- praktisk övning av nöd- och säkerhetstrafiken
- grunderna i sjö(räddnings)engelska + praktiska övningar (SMCP)
- övningar i att använda RVT:s sjöräddningstillämpning
- statistikföring och rapportering

9. SJÖRÄDDNINGSLEDARUTBILDNING (SMC-MODULEN)

Längd 2 studieveckor

Kursen ger kompetens för uppgiften som sjöräddningsledare.

Krav: SP-, GOC- och OSC-1 -modulerna har avlagts. Dessutom rekommenderas att ACO- och CSOC-modulerna avläggs före kursen. Att avlägga RCC-modulen är till fördel, för i SMC-modulen bör behärskas användningen av RVT:s sjöräddningstillämpning. Från kraven kan avvika när utbildning ges åt samarbetsmyndigheter.

- övergripande kännedom om sjöräddningssystemet
- sjöräddningsledning
- kännedom om och användning av resurser
- mottagande av meddelanden, lägesbedömning och verksamhetens grundidé
- definiering av farosituationens allvarlighetsgrad
- planering av verksamheten och ordergivning
- ledning av verksamheten
- grunderna för arbete i ledningsgrupp
- samarbetet med luftfarkoster
- miljö- och flertypsolyckor
- samarbetet med övriga myndigheter
- skötande av internationella kontakter
- information
- statistikföring och rapportering
- SMC:s juridiska ställning
- medicin (lägesbedömning)
- särskilda situationer (t.ex. dykningsolyckor)
- simulatorövningar, även med engelska som arbetsspråk
- sjö(räddnings)engelska + kommunikation (SMCP)
- verksamhet i grupp och gruppdynamik

10. SJÖRÄDDNINGSENGELSKA (L-MODULEN)

Längd 1 studievecka + självstudier

Intensivkurs (bekantskap med IMO Standard Marine Communication Phrases, SMCP)

Målsättningen är att personen efter utbildningen behärskar den centrala terminologin inom sjöfart och sjöräddning samt förmår sköta till nöd- och säkerhetsuppdrag anknuten radiotrafik på engelska.

Krav: Emedan L-modulen inte är en grundkurs i engelska, kräver avläggande av modulen grundkunskaper i engelska.

- den centrala terminologin inom sjöfart och sjöräddning
 - fartygs konstruktion och fartygstyper
 - terminologi med anknytning till styrning av fartyg
 - sjöolyckssituationer
 - sjöräddningstjänst
 - helikopterräddning
 - efterspaning
- till nöd- och säkerhetssituationer anknuten radiotrafik (VIRVE)

11. RADIOOPERATÖRSUTBILDNING FÖR KUSTSKEPPARE (SRC-MODULEN)

Längd 2 studiedagar

Målsättningen är att personen efter utbildningen godkänns i radioexamen för kustskeppare.

12. BEGRÄNSAT CERTIFIKAT FÖR RADIOOPERATÖR (ROC-MODULEN)

Längd 5 studiedagar

Målsättningen är att personen efter utbildningen godkänns i examen för begränsat certifikat för radiooperatör.

12.1. KOMPLETTERINGSKURS FÖR INNEHAVARE AV BEGRÄNSAT CERTIFIKAT FÖR RADIOOPERATÖR (ROCr-MODULEN)

Längd 1 studiedag

Utbildning för upprätthållande av radiokompetensen.

13. ALLMÄNT CERTIFIKAT FÖR RADIOOPERATÖR (GOC-MODULEN)

Längd 10 studiedagar

Målsättningen är att personen efter utbildningen godkänns i examen för allmänt certifikat för radiooperatör.

13.1. KOMPLETTERINGSKURS FÖR INNEHAVARE AV BEGRÄNSAT CERTIFIKAT FÖR RADIOOPERATÖR (GOCr-MODULEN)

Längd 1 studiedag

Utbildning för upprätthållande av radiokompetensen.

14. UTBILDNING FÖR RADIOOPERATÖR VID SJÖRÄDDNINGSCENTRAL (CSOC-MODULEN)

Längd 4 studiedagar

Målsättningen är att personen efter att ha avlagt modulen behärskar sjöräddningscentralens eller -undercentralens jour användningen av GMDSS vid ledningen av sjöräddningssituationer.

Krav: GOC-modulen har avlagts.

- av kuststation använd VHF/MF-DSC-anropstrafik och VHF/MF-talradiotrafik
- Cospas-Sarsat
- Inmarsat
- Navtex
- SART
- VHF-handradio och luftfartsradio
- sjöräddningsledningscentralens kommunikationssystem

- föreskrifter, instruktioner och publikationer angående sjöradiotrafiken

15. PLANERING OCH LEDNING AV EFTERSPANING (SP-MODULEN)

Längd 1 studievecka

Målsättningen är att personen efter utbildningen kan planera och leda efterspaningsuppdrag i sjöräddningssituationer. Känner till de teorier som berör planeringen av efterspaningsområdet och efterspaningsuppdraget och kan använda efterspanings- och avdriftsdelen i RVT.

Krav: SRU-modulen har avlagts eller tillräcklig praktisk erfarenhet av efterspaningsuppdrag.

- lägesbedömning
- krafter som inverkar på objektets rörelser (strömmar, vind etc.)
- fastställande av efterspaningsområdet med olika metoder
- planering av efterspaningsuppdraget, ordergivning och ledning
- efterspaningens täckning, efterspaningssektorer och linjer samt sannolikheten för påträffande
- avdrifts- och efterspaningsdelen i RVT
- övningar (inkl. eventuella praktiska övningar till havs)
- optimering av enheternas efterspaningsområden (effort allocation)

16. SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS SAMARBETSKURS (CO-MODULEN)

Längd 1 - 3 studiedagar

Syftet är att ge från fall till fall anpassad information om sjöräddningstjänsten och gränsbevakningsväsendet åt samarbetsmyndigheter och -organisationer. Modulen kan utarbetas i enlighet med respektive målgrupps behov och den kan också ordnas lokalt av sjöräddningsdistriktet.

- Finlands och grannländernas sjöräddningssystem
- internationella och nationella författningar och avtal
- sjöräddningsmyndigheternas uppgifter
- bekantgörande med sjöräddningsledningscentralens verksamhet
- systemet för sjöräddningsledning
- särskilda drag vid storolycka, flertypolycka och flerpatientssituation
- bekantgörande med sjöräddningsflygverksamheten
- bekantgörande med olika slags efterspanings- och räddningsenheter
- bekantgörande med utrustning för att rädda sig
- olyckstyper och -statistik
- olycksanalyser och föredrag
- diskussioner och grupparbeten

17. UTBILDNING FÖR KOORDINERARE AV FLYGVERKSAMHET (ACO-MODULEN)

Längd 4 - 5 studiedagar

Modulen är avsedd för personer som fungerar som koordinerare av flygverksamhet, ledare på olycksplatsen och personer som arbetar vid sjöräddningsledningscentral eller i ledningsgrupp samt för befälhavare och styrmän på luftfarkoster som fungerar underställda ACO.

Målsättningen är att personen efter utbildningen känner till ACO:s, OSC:s och sjöräddningscentralens samarbetsätt och metoder och förmår fungera som koordinerare av flygverksamheten i en sjöräddningssituation, som dennes arbetspar eller underställd honom.

- aktuella frågor på sjöräddningsbranschen

- sjöräddningsledning
- OSC:s och sjöräddningsledningscentralens verksamhet
- ACO:s verksamhet, flygmetoder (VFR, IFR)
- flygsäkerheten i sjöräddningsverksamhet
- sjöräddningsflygverksamhet
- övningar
- expertföreläsningar
- SAR-flygmaterielen på Östersjöområdet

18. UTBILDNING FÖR UPPRÄTTHÅLLANDE AV SRU-PERSONALENS YRKESKUNNANDE (SAR-1 -MODULEN)

Längd 4 studiedagar, (kan bestå av flera separata av förvaltningsenheterna genomförda övningssituationer)

I modulen repeteras som praktiska övningar de saker som inlärts i S-, R- och SRU-modulerna.

- aktuella frågor och teman på sjöräddningsbranschen
- sjöräddningssystemet, författningar och föreskrifter
- användning av utrustning för att rädda sig
- användning av efterspanings- och räddningsutrustning
- planering och utförande av efterspaning
- användning av helikopter i efterspanings- och räddningsverksamhet
- SRU:s verksamhet i olika efterspanings- och räddningssituationer
- kommunikationen i efterspanings- och räddningssituationer
- OSC:s verksamhet och samarbete med sjöräddningsledningscentralen
- säkerheten i arbetet
- HUET-utbildning (Helicopter Under Water Escape Training)

19. UTBILDNING FÖR UPPRÄTTHÅLLANDE AV YRKESKUNNANDE I SJÖRÄDDNINGSLEDNING (SAR-2 -MODULEN)

Längd 0,5 studieveckor, (kan bestå av flera separata av förvaltningsenheterna genomförda övningssituationer)

I modulen repeteras som simulatorövningar vad som har inlärts i OSC-, RCC-1-, RCC-2-, SP-, ACO- och SMC-modulerna.

- aktuella frågor och teman på sjöräddningsbranschen
- kommunikationen i efterspanings- och räddningssituationer
- planering och ledning av efterspaning
- lägesbedömning, planering och ledning av verksamheten
- arbete i ledningsgrupp och flertypsolyckor
- övningar
- användning av sjö(räddnings)engelska

20. REPETITIONSUTBILDNING FÖR LEDARE PÅ OLYCKSPLATSEN (OSCr-MODULEN)

Längd 1 studiedag

I modulen repeteras OSC1- och OSC2 -kursernas teman vid sjöräddningsenheten som simulerad radio-/situationsövning.

- * nöd- och snabbradiotrafik
- * sjö(räddnings)engelska
- * lägesbild

- * planering av efterspaning
- * ordergivning
- * sjöräddningsledning

21. KURS FÖR SJÖRÄDDNINGsutbildare (TC-MODULEN)

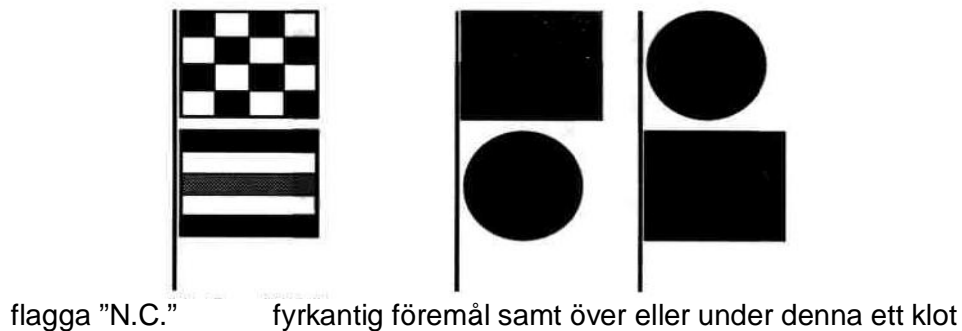
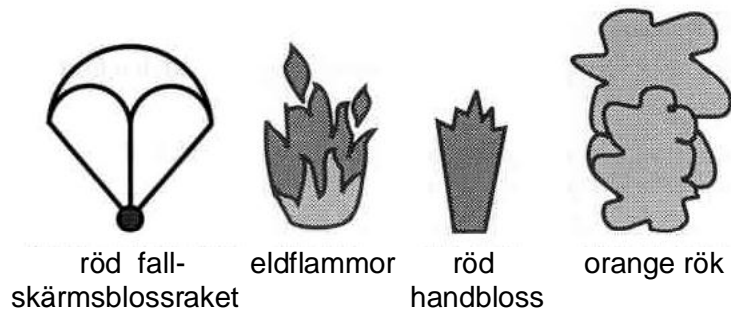
Längd 2 studiedagar

I modulen undervisas i / repeteras till sjöräddningsutbildningen hörande ämnen. Målsättningen för utbildningen är att ge studeranden kunskaperna och färdigheterna att fungera som utbildare i sjöräddningstjänst vid GBVS och förvaltningsenheterna. Kursen ger beredskap att planera, genomföra och ordna undervisning i sjöräddningstjänst på fältnivå. Kursen är samtidigt en årlig repetitionskurs.

- * sjöräddningens grunder
- * ordnande av utbildningstillfälle
- * undervisning
- * räddning ur vatten
- * rädda sig
- * hypotermi
- * nödsignalutrustning
- * räddningsutrustning
- * helikopterverksamhet

FÖRKORTNINGAR I ANSLUTNING TILL SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS UTBILDNINGSSYSTEM

- * **ACO** = Aircraft Co-ordinator = Koordinator av flygverksamhet
- * **B** = Basics = Grunder
- * **CO** = Co-operation = Samarbete
- * **CSOC** = Coast Station Operators Certificate = Certifikat för radiooperatör vid sjöräddningsledningscentral
- * **F** = First Aid = Förstahjälpmodul = **EA**
- * **GMDSS** = Global Maritime Distress and Safety System
- * **GOC** = General Operators Certificate = Allmänt certifikat för radiooperatör
- * **IAMSAR** = International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual = Internationella flyg- och sjöräddningshandboken
- * **IMO** = International Maritime Organization = Internationella sjöfartsorganisationen
- * **L** = Language = Språk (engelska)
- * **MOB** = Man Over Board = Man över bord
- * **MRCC** = Maritime Rescue Co-ordinator Centre = Sjöräddningscentral
- * **MRSC** = Maritime Rescue Sub-Centre = Sjöräddningsundercentral
- * **OSC** = On Scene Co-ordinator = Ledare på olycksplatsen
- * **R** = Rescue = Räddning
- * **RCC** = Rescue Co-ordinator Centre = Räddningscentral / Ledningscentral
- * **ROC** = Restrict Operators Certificate = Begränsat certifikat för radiooperatör
- * **RVT** = Gränsbevakningsverksamhetens informationssystem
- * **S** = Survival = Rädda sig
- * **SAR** = Search and Rescue = Efterspaning och räddning
- * **SC** = Search and Rescue Co-ordinator = Sjöräddningstjänstens ledare (i praktiken sjöbevakningssektionens kommandör eller jour)
- * **SMC** = Search and Rescue mission Co-ordinator = Sjöräddningsledare
- * **SP** = Search Planning = Planering av efterspaning
- * **SRC** = Short Range Certificate = Radiocertifikat för kustskeppare
- * **SRU** = Search and Rescue Unit = Efterspanings- och räddningsenhet



NÖDSIGNALER (bilaga IV till regler för sjövägar)

1. Följande signaler, använda eller visade antingen tillsammans eller var för sig, anger nöd och behov av hjälp:
 - a) kanonskott eller andra knallsignaler, avlossade med mellantider av omkring 1 minut;
 - b) oavbrutet ljud från någon mistsignalapparat;
 - c) raketer eller bomber, som utkastar röda stjärnor, avskjutna en i sänder med korta mellantider;
 - d) signal, utsänd med radiotelegrafi eller annan signalmetod, bestående av gruppen...- -... (SOS) enligt Morse systemet
 - e) med radiotelefon ordet: "MAYDAY";
 - f) nödsignalen NC enligt Internationella signalboken;
 - g) signal bestående av fyrkantig flagga samt över eller under denna ett klot eller liknande föremål;
 - h) eldflammor på fartyg (t.ex. från brinnande tjärtunnor, oljefat eller dylikt);
 - i) raket med fallskärmsbloss eller handbloss som visar rött sken
 - j) röksignal som avger orangefärgad rök;
 - k) upprepade sakta höjningar och sänkningar av armarna utsträckta åt båda sidorna;
 - l) alarmsignalen för radiotelegrafi;
 - m) alarmsignalen för radiotelefoni;
 - n) signaler sända med radiosändare från nödpositionsindikeringsboj;
 - o) med radiotrafiksystem sända godkända signaler;
 - p) med digitalselektivansrop skickat alarm.

2. Det är förbjudet att använda eller visa någon av ovannämnda signaler annat än i avsikt att ange nöd och behov av hjälp, likaså att använda någon signal, som kan förväxlas med någon av ovannämnda signaler.

3. Aktuella delar av Internationella signalboken, Handboken för handelsfartyg vid sökning och räddning (MERSAR) och följande signaler bör beaktas:
 - a) ett stycke orangefärgad duk med antingen en svart fyrkant och en svart cirkel eller annan liknande symbol för upptäckt från luften;
 - b) flytande färgämne.

Internationella förkortningar inom sjöräddningstjänsten

koordinator för flygverksamhet	ACO	aircraft co-ordinator
fartygets automatiska identifieringssystem	AIS	automatic identification system
flygräddningscentral	ARCC	aeronautical rescue co-ordination centre
flygräddningsundercentral	ARSC	aeronautical rescue co-ordination sub-centre
ankomsttid	ATA	actual time of arrival
avgångstid	ATD	actual time of departure
täckfaktor	C	coverage factor
Inmarsat- landstation	CES	coast earth station
C/S-satellitesystem	COSPAS	space system for search of vessels in distress
kustradiostation	CRS	coast radio station
anropssignal	C/S	call sign
sökstartpunkt	CSP	commence search point
ytspaningsledare	CSS	coordinator surface search
radiopejling	DF	direction finding
positionsmarkeringsboj	DMB	datum marker buoy
avståndsmätningstrustning	DME	distance measuring equipment
digital selektiv anrop	DSC	digital selective call
nödradiopejlingssändare för slyg	ELT	emergency locator transmitter
nödradiopejlingssändare för fartyg	EPIRB	emergency position-indicating radio beacon
beräknad ankomsttid	ETA	estimated time of arrival
beräknad avgångstid	ETD	estimated time of departure
internationell nöd- och säkerhetssystem för sjöfarten	GMDSS	global maritime distress and safety system
internationell tid	GMT	Greenwich mean time
satellitpositionsbestämingsinstrument	GPS	global positioning system
bruttoregister ton	GT	gross register tons
internationella, civila luftfartorganisation	ICAO	international civil aviation organization
internationella flyg- och sjöräddnings handbok	IAMSAR	international aeronautical and maritime search and rescue manual

internationell traktat gällande sjöräddningen	IMO-SAR	international convention on maritime search and rescue
internationella sjöfartsorganisation	IMO	international maritime organization
Inmarsat satellitsystem	Inmarsat	international mobile satellite organization
Inmarsat landstation	LES	land earth station
C/S landstation	LUT	local user terminal
sjöfartens assistansservice	MAS	Maritime Assistance Services
C/S bevakningscentral	MCC	mission control centre
sjöräddningshandbok för handelsfartyg	MERSAR	merchant ship search and rescue manual
sjöradionummer	MMSI	maritime mobile service identity
sjöräddningscentral	MRCC	maritime rescue co-ordination centre
sjöräddningsundercentral	MRSC	maritime rescue co-ordination sub-centre
säkerhetsinformation för sjöfarten	MSI	maritime safety information
automatiska mottagaren för säkerhetsinformation	NAVTEX	navigational telex
ledare på olycksplatsen	OSC	on-scene co-ordinator
tillgänglig insatstid	OSE	on-scene endurance
personlig nödradiopejlingssändare	PLB	personal locator beacon
teoretisk upptäckstid	POD	probability of detection
sökradie	R	search radius
räddningscentral	RCC	rescue co-ordination centre
räddningsundercentral	RSC	rescue sub-centre
räddningsfartyg	RV	rescue vessel
sökavstånd	S	track spacing
sjöräddning (efterforskning och räddning)	SAR	search and rescue
sarsat (satellitsökning av nödställda) satellitsystem	SARSAT	search and rescue satellite-aided tracking
radarmottagare	SART	search and rescue transponder
chef för sjöräddningstjänsten	SC	search and rescue co-ordinator
inmarsat fartygstation	SES	ship earth station
situationsrapport	SITREP	situation report
sjöräddningsledare	SMC	search and rescue mission co-ordinator
internationell konvention angående sjöfartens	SOLAS	safety of life at sea

säkerhet

internationella satellitalarm mottagningsplats	SPOC	SAR Point of contact
sjöräddningstjänstens ansvarsregion	SRR	search and rescue region
sjöräddningsdistrict	SRS	search and rescue sub-region
efterspanings- och räddningsenhet	SRU	rescue unit
förmedling av läkarråd till fartyg	TMAS	Telemedical Assistance Service
universella tiden	UTC	universal time co-ordinated
fartygens trafikinformationservice	VTS	vessel traffic service

SJÖRÄDDNINGSMYNDIGHETERNAS OCH ÖVRIGA AKTÖRERS CENTRALA UPPGIFTER

Gränsbevakningsväsendet

Staben för gränsbevakningsväsendet

- administrativ ledningsnivå som inte tar del i den operativa ledningen av sjöräddningens efterspanings- och räddningsinsatser
- sörjer för planeringen, utvecklingen och övervakningen av sjöräddningen såsom även den riksomfattande samordningen av de insatser myndigheter och frivilliga som tar del i sjöräddningen står för

Västra Finlands och Finska vikens sjöbevakningssektioner ansvarar för

- organiseringen av sjöräddningstjänsten på det sjöräddningsdistrikt som ansluter sig till dess verksamhetsregion.
- beredskapen vid sjöräddningens ledningscentral på deras sjöräddningsdistrikt
- sjöbevakningsstationernas och bevakningsfartygens beredskap att till havs delta i efterspanings- och räddningsverksamhet (SRU:er)

Sjöräddningens ledningscentraler (MRCC och MRSC) har till uppgift att på sitt sjöräddningsdistrikt eller en del av det

- sörja för att sjöräddningens omedelbara lednings- och kommunikationsberedskap upprätthålls
- sörja för att nödmeddelanden mottas
- sörja för att undsättning anvisas dem som befinner sig i fara till havs
- ledningen av efterspanings- och räddningsinsatserna
- i säkerhetssyfte avlyssna sjöfartens radiokommunikation för att upptäcka eventuella kritiska lägen
- svara för sjöräddningens radiokommunikationer vid kritiska lägen
- förmedla *telemedicinsk rådgivning* till fartyg (TMAS = Telemedical Assistance Service)

Dessutom är MRCC Åbo Finlands SPOC-, SSAS- och MAS-central. Sjöräddningens ledningscentraler är placerade i anknytning till staberna för sjöbevakningssektionerna.

Bevakningsflygdivisionen ansvarar

- för organiseringen av gränsbevakningsväsendets flygverksamhet
- för sjöräddningshelikoptrarnas och spaningsplanens beredskap på ansvarsregionen för den finländska sjöräddningstjänsten

Dess sjöräddningshelikoptrar och spaningsplan är placerade i Helsingfors, Åbo och Rovaniemi.

Gräns och sjöbevakningsskolan

- anordnar kurser i anslutning till ledningen av sjöräddning*)

(* I kurserna kan även i begränsad omfattning delta andra personer än de som tillhör gränsbevakningsväsendets personal. Personer som står utanför gränsbevakningsväsendet kan närmast delta i kurser för ledare på olycksplatsen samt kurser för chefen för efterspanings- och räddningsenheter.

Miljömyndigheterna (uppgifter vid bekämpningen av fartygsolja- och fartygskemikalieskador)

Finlands miljöcentral

- är bekämpningsmyndighet vid bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och har till uppgift den allmänna organiseringen och utvecklingen av bekämpningen av de nämnda skadorna
- ansvarar för bekämpningen av oljeskador och kemikalieolyckor i enlighet med de internationella konventionerna om förhindrande av att vattnen förorenas eller begränsande av föroreningen
- miljöcentralen har på basis av bestämmelserna bland annat följande uppgifter:
 - beslutar om omedelbara bärgnings- och övriga arbeten som gäller fartyget och lasten och om vidtagande av åtgärder för att förhindra att vattnen förorenas eller för att begränsa föroreningen
 - förordnar vid behov om bekämpningen och tillsätter en ledare för bekämpningsarbetena
 - ställer behövliga bekämpningsredskap till förfogande
 - svarar för övervakningen av fartygsutsläpp inom Finlands territorialvatten

Den regionala miljömyndigheterna

- styr och organiserar bekämpningen av fartygsoljeskador och deltar vid behov i bekämpningen
- svarar för utarbetandet av samarbetsplaner för de olika havsområdena för bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor
- svarar även för organiseringen av syneförrättningar vid oljeskador samt för organiseringen av undersökningar gällande miljökonsekvenserna i samband med kemikalieskador

Räddningsmyndigheterna

Räddningsverket

- leder, då fartyget är förtöjt vid kajen, med stöd av befogenheterna i räddningslagen verksamheten
- arbetar under ledning av fartygets befälhavare då fartyget är under gång eller ligger för ankar
- har specialkompetens i fråga om brand- och räddningstjänst
- svarar i allmänhet för inrättandet av evakueringscentraler i enlighet med kommunernas beredskapsplaner och samordnar de stödfunktioner som ansluter sig till detta

Nödcentralverket

Nödcentralen

- samarbetar med sjöräddningens ledningscentral
- mottar vid behov anmälningar om olyckor till det allmänna nödnumret 112 och förmedlar uppgift om dessa till sjöräddningens ledningscentraler
- gör en riskbedömning i anknytning till anmälan
- alarmerar vid behov resurser i enlighet med riskbedömningen och samarbetsinstruktionerna

Polisen

Centralkriminalpolisen

- svarar för utredningen av allvarliga brott eller olyckor samt för identifieringen av avlidna (DVI)

Lokalpolisen

- deltar i räddningsinsatserna och upprätthållandet av ordningen
- har anmälningsskyldighet om en olycka till övriga aktuella polisinställningar och till ledningscentralen vid polisen i Helsingfors
- beträffande ledningsansvaret i "Laiva-Erti" situationer ges instruktioner i polisens interna anvisningar
- Helsingfors polisinställning:
 - har riksomfattande ansvar för specialåtgärder (Karhu&Tepo) i samband med upprätthållandet av allmän ordning
 - är nationell kontaktpunkt för sjöräddningscentralen (MRCC)
- Polisen svarar för efterspaningen av en person som försvunnit på havsområdet, efter det att sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsaktioner har avslutats som resultatlösa (jmf. punkt 3.4.4 i denna instruktion).

Meteorologiska institutet

- ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande
- producerar de väder-, sjöväder- och säkerhetstjänster räddningstjänsten behöver
- upprätthåller Gränsbevakningsväsendets väderportal

Hälsovårdsmyndigheterna och akutvårdstjänsten

- Sjukvårdsdistrikten organiserar och utvecklar utöver de förstahjälpsåtgärder som vidtas av sjöräddningstjänsten även sådana akutvårdstjänster som behövs vid uppgifter till sjöss. Vårdberedskapen kan fördelas enligt följande:
 - samtliga räddningstjänstens efterspanings- och räddningsenheter har förmåga till förstahjälpsåtgärder på minst "lekmannanivå"
 - i uppgifter som förutsätter akutvård på basnivå används i regel Gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikoptrar. Vid behov kan i uppgifter som förutsätter akutvård på basnivå användas även enheter vid räddningstjänsten eller medicinaltjänsten som transporteras till olycksplatsen med sjöräddningstjänstens enheter
 - sjöräddningstjänstens helikopter i jourberedskap har alltid akutvårdsberedskap på basnivå samt förmåga att transportera basnivåpatienter
 - vid akutvårdsuppgifter med en förutsatt vårdnivå i anknytning till sjöräddningstjänsten stödjer man sig hälsovårdsmyndigheternas jour- och akutvårdstjänster
- Hälsovårdsmyndigheternas akutvårdstjänst svarar för produktionen av sjöräddningens telefonförmedlade läkartjänster samt för organiseringen av

den läkarjour i anslutning till sjöräddningstjänstens uppgifter som gäller skyndsamhetsbedömningen av vården.

- Socialmyndigheterna sörjer för psykosocialt stöd till de räddade.

Sjöfartsmyndigheterna

Sjöfartsverket

- deltar i planeringen av sjöräddningstjänsten
- svarar för fartygstrafikservicen (VTS-centralernas verksamhet)

VTS-centralen (inkl. Åbo radio)

- anmäler omedelbart till sjöräddningens ledningscentral om olyckor som den uppmärksammat eller som anmälts till den
- styr vid behov trafiken i enlighet med begäran av sjöräddningsledaren
- förmedlar på begäran till den övriga trafiken information om olyckor
- bistår vid händelsen i enlighet med sjöräddningsledarens anvisningar
- anmäler om olyckan till sjöfartsinspektören

Trafiksäkerhetsverket

- genomför behövliga inspektioner i samband med olyckor
- fastställer fartygets möjlighet att fortsätta resan
- svarar för styrningen av flygräddningstjänsten

Producent av lufttrafiktjänstet (Finavia Oyj)

Flygräddningscentralen

- svarar på begäran av sjöräddningens ledningscentraler för att behövlig luftfartygsutrustning larmeras (mua GBV:s egen utrustning)
- sörjer för assistans vid samordningen av flygverksamheten och den övriga trafik med luftfartyg som anknyter sig till den
- svarar för att annan lufttrafik i luftrummet på olycksplatsen än den som deltar i räddnings- eller efterspaningsuppdrag vid behov begränsas

Centralen för undersökning av olyckor

- Centralen för undersökning av olyckor finns i anknytning till justitieministeriet
- undersökningen av olyckor grundar sig på lagen om undersökning av olyckor och förordningen om undersökning av olyckor. Vid undersökning av sjötrafikolyckor följs de principer som framförs i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner A.849 (20) och A.884 (21) om undersökning av sjöolyckor och iakttagelse av EU:s direktiv 1999/35 EG om ett system för obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg
- Centralen för undersökning av olyckor undersöker sjötrafikolyckor som har inträffat på Finlands territorialvatten eller där ett finskt fartyg har varit delaktigt
- även ett olyckstillbud inom sjötrafiken kan undersökas

- syftet med att undersöka en sjötrafikolycka eller olyckstillbud i sjötrafiken är att förebygga olyckor. Undersökning av olyckor i sjötrafik och undersökningsrapporten har inte till syfte att behandla det ansvar som olyckan eventuellt ger upphov till eller skadeståndsskyldigheten

Kommunikationsverket

- beviljar fartygens radiotillstånd och de radiotrafikbeteckningar som anknyter sig till dessa (bl.a. anropssignal och MMSI-nummer)
- för ett uppdaterat tillståndsregister över fartygens radiostationer och de beteckningar dessa har beviljats
- svarar för att sjöräddningsmyndigheterna med tanke på kontakt med och identifiering av fartygen har tillgång till uppdaterade uppgifter om de sjöradioanläggningar som finns på fartygen och om fartygens radiotrafikbeteckningar
- bistår på begäran sjöräddningsmyndigheterna med sin egen specialkompetens i särskilt situationer som ansluter sig till störningar i nöd- och säkerhetsfrekvenserna

Redaren

- samarbetet mellan sjöräddningens ledningscentraler och redarna organiseras enligt SOLAS-konventionen
- redaren skall till sjöräddningens ledningscentraler på sitt trafikområde (MRCC och MRSC) lämna sina fartygs säkerhetsscheman och säkerhetsplaner (SAR-planer). Redaren ska även sörja för att planerna uppdateras
- redaren och sjöräddningsmyndigheterna överenskommer om övningar i samverkan mellan fartygen och sjöräddningsmyndigheterna

redarens beredskaps-/säkerhetsgrupp (eller motsvarande)

- bistår fartyget i olyckssituationer
- svarar vid behov för kontakterna till bl.a.
 - myndigheterna
 - försäkringsbolaget
 - bärgningsbolaget
 - klassificeringssällskapet
 - ägaren
 - personalens anhöriga
 - medierna
 - befraktaren
- säkerställer att den ledande myndigheten får en förteckning över de personer som finns ombord
- bistår passagerarna i samband med ändrade inkvarterings- och researrangemang

Finlands Sjöräddningssällskap r.f.

- centralorganisation för frivilliga sjöräddningsföreningar på havsområdet och insjövattnen. Sjöräddningssällskapet har cirka 60 medlemsföreningar som utför räddningsarbete, cirka hälften på havsområdet och hälften på insjövattnen
- övar och utvecklar den frivilliga sjöräddningen på havsområdet och insjövattnen och ger till sjöräddning ansluten räddningsutbildning
- deltar vid sidan av myndigheterna i sjöräddningstjänsten och miljöskyddet
- bedriver som en del av det riksomfattande räddningssystemet räddningstjänst i samarbete med vederbörande myndigheter och övriga räddningsorganisationer
- upprätthåller räddningsstationer och räddningsberedskap och anskaffar räddningsfartyg och räddningsutrustning

Ålands Sjöräddningssällskap r.f.

- en allmännyttig förening som har som huvuduppgift att bedriva frivillig sjöräddningstjänst inom landskapet Åland
- deltar vid sidan av myndigheterna i sjöräddningstjänsten och miljöskyddet
- deltar i oljebekämpning
- bedriver räddningstjänst i samarbete med vederbörliga myndigheter och övriga räddningsorganisationer
- upprätthåller räddningsstationer och räddningsberedskap och anskaffar räddningsfartyg samt räddningsutrustning
- ger utbildning i anslutning till sjöräddning

Finlands Röda Kors

- är Frivilliga räddningstjänstens kontaktorganisation och samordnar särskilt den frivilliga räddningsverksamheten till lands
- stödjer och bistår myndigheterna vid uppdrag som kräver stor räddningspersonal
- upprätthåller de frivilliga utryckningsgruppernas beredskap att stödja myndigheterna vid bland annat efterspaningar på is och öar samt vid övrig räddnings- och förstahjälpuppdrag, evakuering, tjänster som omfattar mentalt stöd samt vid förebyggande och lindrande av skador som uppstått på grund av miljöolyckor
- upprätthåller med tanke på storolyckor och särskilda situationer en riksomfattande beredskapsgrupp av psykologer
- stödjer på Skärgårdshavet med hjälp av servicebåten m/s Carita myndigheterna i bland annat uppdrag som förutsätter första hjälpen

Försvarmakten

- övervakar, i anslutning till övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och kritiska lägen
- deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten med sin personal och materiel
- stödjer på begäran efterspanings- och räddningsverksamheten med sin specialkompetens

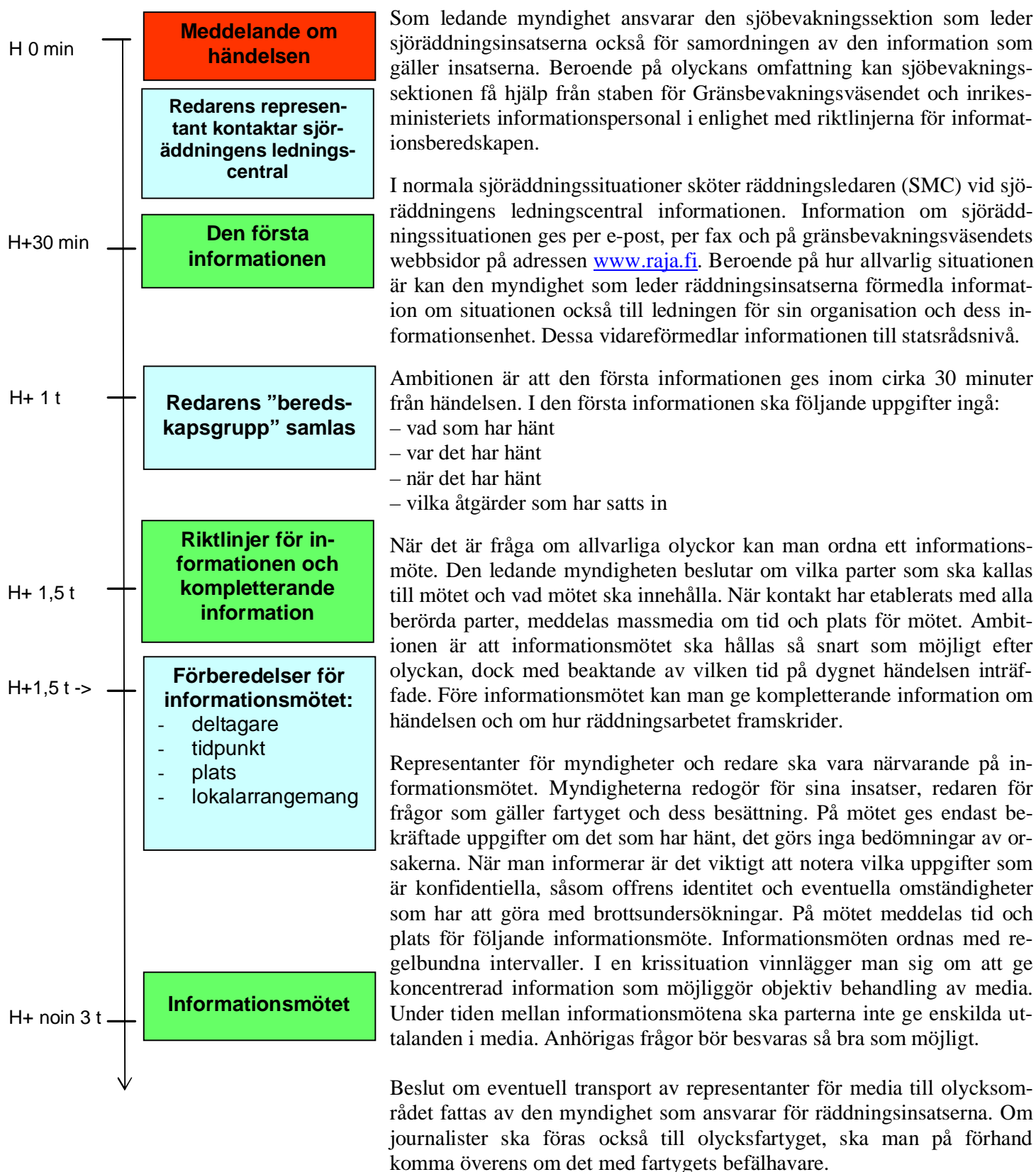
Tullverket

- deltar vid behov i efterspanings- och räddningsverksamheten med personal och materiel
- lämnar på begäran ur tullverkets informationssystem ut uppgifter som gäller fartygs- och godstrafiken

Övriga sjöräddningsmyndigheter och aktörer

- samarbetar med räddningsmyndigheterna

Principerna för redarens och myndigheternas gemensamma information i samband med specialsituationer



Vid valet av informatörer och platser skall i beaktande tas den internationella information situationen eventuell förutsätter.