

SJÖRÄDDNINGSHANDBOK

2006



1. Allmänt

SJÖRÄDDNINGSHANDBOK

2006

1. Allmänt

Gränsbevakningsväsendet
Gräns- och sjöbevakningsskolan
PB 5
02151 Esbo

Nät version och uppdatering:
www.raja.fi/meripelastusopas2006

ISBN 952-491-123-X (pdf. mapp)
952-491-124-8 (pdf. del 1)

1. upplaga 2006

Edita Prima Ab, Helsingfors 2006

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	ALLMÄNT	4
1.1	Sjöräddningstjänsten i Finland	4
1.1.1	Administrativa linjen	4
1.1.2	Den operativa linjen	5
1.2	Gränserna för sjöräddningsansvarsområdet	8
1.3	Samarbetsnivåer	9
1.4	Säkerhetsradiokommunikation	10
1.4.1	Arbetsfördelningen mellan myndigheterna i Finland	10
1.4.2	VHF-kustradionät	11
1.4.3	MF-kustradionät	11
1.4.4	Nödtrafik enligt GMDSS-systemet	11
1.4.5	Fördelarna med nödtrafiken jämfört med rutintrafiken	12
1.4.6	Utnyttjande av myndighetsnätet (VIRVE) i sjöräddningssituationer	12

1. ALLMÄNT

1.1 Sjöräddningstjänsten i Finland

Sjöräddningstjänsten innefattar efterspaning och räddning av samt första hjälpen för människor i fara till havs och radiokommunikation i kritiska lägen under alla förhållanden och alla årstider. Detta gäller även under undantagsförhållanden och när isen lagt sig.

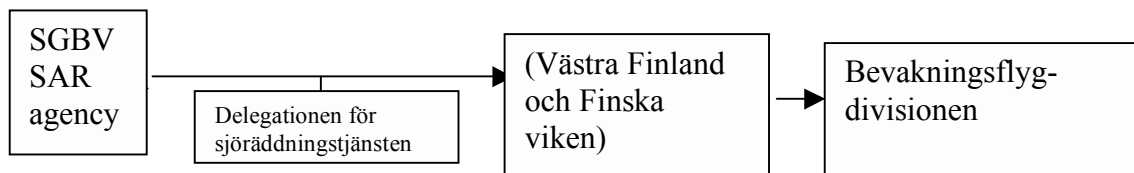
Gränsbevakningsväsendet är den ledande sjöräddningsmyndigheten. Det ansvarar för ordnandet, ledningen, planeringen, utvecklingen och övervakningen av sjöräddningsverksamheten. Gränsbevakningsväsendet har efterspanings- och räddningsverksamhet samt ger ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten.

I sjöräddningsverksamheten deltar hela samhället, från myndigheter och frivilligorganisationer till rederier, sjöfarare och t.o.m. enskilda medborgare.

I Finland är sjöräddningstjänsten indelad i en förvaltningslinje och en operativ linje.

En klar åtskillnad måste göras mellan sjöräddningstjänsten och kommersiell sjöräddning (salvage). Kommersiell sjöräddning är avtalsbaserad verksamhet som fungerar enligt affärsekonomiska principer och som styrs av egna förordningar och bestämmelser.

1.1.1 Administrativa linjen



Sjöräddningstjänstens administrativ linje

Den administrativa linjen skall skaffa resurser för sjöräddningstjänsten samt leda och övervaka den operativa linjens verksamhet.

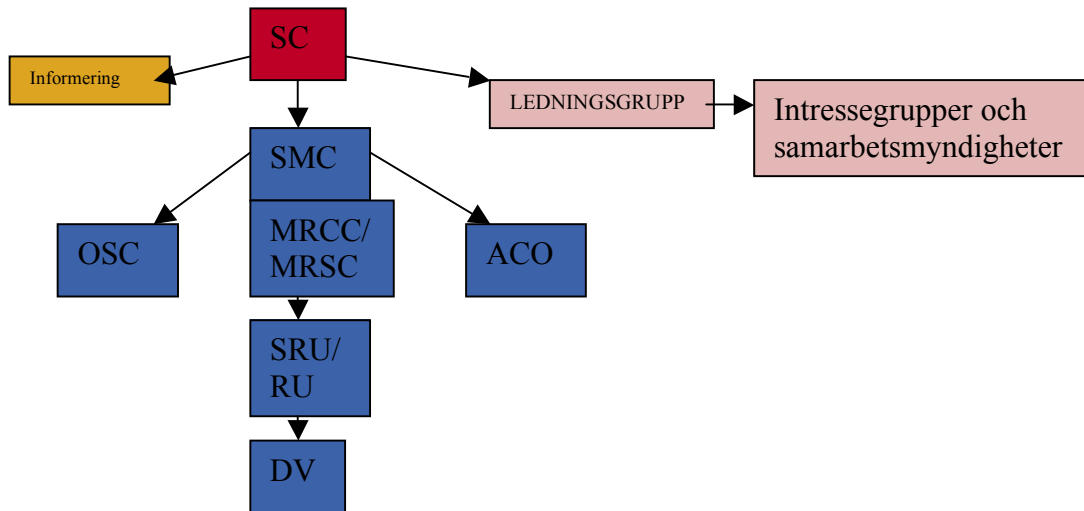
Staben för gränsbevakningsväsendet fungerar som SAR agency för Finland, dvs. som den för sjöräddningsverksamheten ansvariga myndigheten på riksnivå.

De viktigaste intressegrupperna och samarbetsmyndigheterna finns representerade i den riksomfattande delegationen för sjöräddningstjänsten.

Den administrativa linjen och den operativa linjen sammankopplas vid sjöbevakningssektionerna. Kommendören för sjöbevakningssektionen ansvarar för sjöräddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt. Kommendören är direkt underställd chefen för gränsbevakningsväsendet som ger riktlinjer för ordnandet av effektiv sjöräddning.

Bevakningsflygdivisionen skaffar, bemannar och sköter underhållet av sjöräddningstjänstens flygflotta. Bevakningsflygdivisionen förbereder sig att leda, bemanna samt underhålla flygenheter som underställts sjöräddningsledaren under sjöräddningsuppdrag. Dessutom tillhandahålls utbildning och experttjänster för de operativa ledningsinstanserna.

1.1.2 Den operativa linjen



Sjöräddningstjänstens operativa linje

Sjöräddningstjänstens operativa linje kan indelas i tre helheter:

- 1) Efterspanning och räddning av människor
- 2) Presstjänst och information
- 3) Ledningsgrupparbete

Den viktigaste av de tre helheterna är efterspanning och räddning av människor. Hela sjöräddningsverksamheten har detta som mål. För att kunna uppnå målen är det också viktigt att informeringen organiseras och att resurserna säkerställs med ledningsgrupparbete.

Ledaren för sjöräddningstjänsten

I sjöräddningssituationer ansvarar ledaren för sjöräddningstjänsten (SC = Search and rescue Co-ordinator) för sjöräddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt och fungerar vid behov som en aktiv, allmän ledare inom alla sektorer. Sjöräddningsledaren (SMC = Search and rescue Mission Co-ordinator) leder största delen av farosituationerna inom sjöräddningsverksamheten och då är inte ledaren för sjöräddningstjänsten den aktiva ledaren. När en situation så kräver, (t.ex. en storolycka) kan organisationen, helt eller delvis, flexibelt aktiveras.

Efterspaning och räddning av människor

Sjöräddningsledaren

Sjöräddningsledaren (SMC=Sar Mission Co-ordinator) ansvarar för efterspanings- och räddningsverksamheten när en människa råkat i fara till havs. En tjänsteman som uppfyller de formella och praktiska kompetenskraven utses till sjöräddningsledare av ledaren för sjöräddningstjänsten, på förslag av ledaren för sjöräddningens ledningscentral. Sjöräddningsledaren befrias från sina uppgifter av kommandören för sjöbevakningssektionen eller av en tjänsteman med hans befogenheter. Sjöräddningsledaren är alltid en tjänsteman och verkar alltid i sjöräddningstjänstens ledningscentral. Sjöräddningsledaren ansvarar för räddning av människor som råkat i fara till havs, kan inte flyttas över på en annan person. I sjöräddningsverksamheten är tjänstemannen direkt underställd ledaren för sjöräddningens ledningscentral och ledaren för sjöräddningstjänsten.

Personalen i sjöräddningens ledningscentral, räddningsenheterna, ledaren på olycksplatsen och koordinatören för flygverksamheten är direkt underställda tjänstemannen.

Sjöräddningens ledningscentraler

I sjöräddningstjänstens ledningscentral arbetar operatörer och efterspaningsplanerare som är underställda sjöräddningsledaren. Av dessa har operatören ett mycket brett uppgiftsområde. Operatören kan föra nödkommunikation som ledande station, motta och hantera samtal, upprätthålla lägesbilder, delta i informeringen, bistå sjöräddningsledaren, bistå efterspaningsplaneraren, bistå en annan operatör eller en annan ledningsgrupp, föra ett åtgärdsregister, operera med datasystem och så vidare.

Efterspaningsplaneraren skall bistå sjöräddningsledaren genom att planera efterspaningen av människor enligt givna grunder. Efterspaningsplaneringen är en ganska stor uppgift som kräver erfarenhet. Hela personalen vid sjöräddningstjänstens ledningscentral har som gemensam uppgift att befria sjöräddningsledaren från rutinarbete för planeringsuppgifter. Ju större och svårare händelse, desto mindre skall sjöräddningsledaren binda sig till att sköta rutinuppgifter.

Ledare på olycksplatsen

Ledare på olycksplatsen (OSC = On Scene Co-ordinator) är en person som separat utnämns till uppgiften av sjöräddningsledaren. Dennes uppgift är att, underställd sjöräddningsledaren, leda och samordna räddningsenheternas verksamhet inom ett visst område. Det kan vara vem som helst som sjöräddningsledaren anser kunna sköta uppgiften. I allmänhet frågar sjöräddningsledaren den person han tänkt sig som OSC om dennes åsikt om att kunna sköta uppgiften och detta inverkar naturligtvis också på sjöräddningsledarens beslut. Antalet ledare på olycksplatsen har inte begränsats även om utnyttjande av fler än en OSC bör övervägas grundligt. Ledaren på olycksplatsen har tjänsteansvar även om han eller hon inte är en tjänsteman. I korthet innebär detta att:

- 1) han eller hon är skyldig att ta emot och följa order och bestämmelser av sin förman (sjöräddningsledaren)
- 2) han eller hon har rätt att ge sina underordnade (enheter som sjöräddningsledaren utsett för uppgiften) bindande order och bestämmelser gällande den aktuella uppgiften och
- 3) staten ansvarar i första hand för eventuella skador som uppkommit när uppgiften utförts.

Koordinator för flygverksamheten

Koordinatorn för flygverksamheten (ACO = Aircraft Co-ordinator) är en person som av sjöräddningsledaren separat utsetts för uppgiften. Dennes uppgift är att, underställd sjöräddningsledaren, leda och samordna flygverksamheten enligt sjöräddningsledarens anvisningar. Koordinatorn ansvarar för att flygverksamheten i sin helhet är säker och effektiv. Koordinatorns främsta uppgift är att säkra flygsäkerheten inom olycksområdet. Koordinatorn för flygverksamheten är alltid en tjänsteman. Uppgiften kräver kännedom om flygverksamheten, i synnerhet sjöräddningsflygverksamheten. Sjöräddningstjänstens ledningscentral är koordinatorns tjänsteställe. Antalet koordinatörer för flygverksamheten har inte begränsats.

Räddningsenheter

Det finns två olika typer av räddningsenheter:

- 1) de egentliga sjöräddningsenheterna (SRU = Search and Rescue Unit) och
- 2) räddningsenheterna (RU = Rescue Unit).

De egentliga sjöräddningsenheterna är fartyg och luftfartyg vars besättning har utbildning för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningsverksamheten, och som är utrustade för sådana uppdrag. Den administrativa utnämningen av de egentliga sjöräddningsenheterna görs av ledaren för sjöräddningstjänsten (SC).

Räddningsenheterna kan vara vilka enheter som helst som utnyttjas för efterspaning och räddning av människor till havs.

Olycksfartyg

När människorna som är i fara till havs befinner sig på ett fartyg, måste man komma ihåg den ställning som fartygets befälhavare har. Fartygets befälhavare ansvarar alltid för räddningsaktionerna ombord så länge han eller hon de facto har förmåga att fungera. Ett fartyg kan inte räddas ”med våld”.

Presstjänst och information

Informering är en väsentlig del av lyckad sjöräddningsverksamhet. I sjöräddningens mindre omfattande farosituationer kan sjöräddningens ledningscentral sköta om informeringen. Om det är fråga om många händelser eller en större händelse, kan det bli nödvändigt att ordna informeringen på annat sätt. Då behövs en särskild informationsorganisation. Organisationen kan ha en medlem eller flera. Det väsentliga är ändå att inte sjöräddningstjänstens ledningscentral och i synnerhet

inte sjöräddningsledaren som har en viktig uppgift som operativ ledare, binder sig till informeringen. Av erfarenhet vet man också, att det nödvändigtvis inte är ändamålsenligt att ledaren för sjöräddningstjänsten (=SC, kommandören för sjöbevakningssektionen) själv förbinder sig som informatör. Ledaren har en egen viktig uppgift som allmän ledare för operationen, i synnerhet som ordförande för ledningsgruppen. Ledaren för sjöräddningstjänsten (SC) kan delta i presskonferenser så länge det inte inverkar menligt på pågående sjöräddningsuppdrag.

Ledningsgrupparbete

För att alla samhällsresurser skall kunna aktiveras och p.g.a. av det ansvar som ligger utanför myndighetsfältet, är sjöräddningstjänstens ledningsgrupparbete viktigt för sjöräddningsverksamheten, både det situationsenliga operativa ledningsgrupparbetet och det administrativa ledningsgrupparbetet för en längre planeringsperiod.

1.2 Gränserna för sjöräddningstjänstens ansvarsområde och sjöräddningsdistrikten

Kommandören för sjöbevakningssektionen (SC=Sar Co-ordinator=ledaren för sjöräddningstjänsten) ansvarar för ordnandet av sjöräddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt. Inom det finländska sjöräddningsansvarsområdet (SRR=Search and Rescue Region) finns det två sjöräddningsdistrikt: Västra Finlands och Finska vikens sjöräddningsdistrikt (SRS=Search and Rescue Subregion).

Åbo sjöräddningscentral (=MRCC=Maritime Rescue Co-ordination Center) och Vasa sjöräddningsdistriktscentral (MRSC=Maritime Rescue Co-ordination Subcentre) som lyder under denna, leder sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppdrag inom Västra Finlands sjöräddningsdistrikt. Vasa sjöräddningsdistriktscentral ansvarar, underställd Åbo sjöräddningscentral, för ledningen av sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppdrag inom Bottenvikens område (från norra gränsen av Sastmola kommun norrut). I storolyckssituationer tar Åbo sjöräddningscentral ledningsansvaret. Sjöräddningsdistriktscentralen Helsingfors ansvarar självständigt för ledningen av sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppdrag inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt. I Finland finns det alltså två IAMSAR-enliga sjöräddningsdistriktscentraler, en underställd MRCC Åbo (MRSC Vasa) och en självständig (MRSC Helsingfors).

MRCC Åbo svarar dessutom för uppföljningen och styrningen av de riksomfattande sjöräddningsresurserna samt för skötseln av de operativa förbindelserna till operativa sjöräddningsmyndigheter i andra länder.



Sjöräddningsansvarsområdena gränsar till Sverige (MRCC Göteborg), Estland (MRCC Tallinn) och Ryssland (MRCC St. Petersburg).

1.3 Samarbetssnivåer

Det är viktigt att komma ihåg samarbetsnivåerna för att kunna säkra att organisationens verksamhet är effektiv. Den ansvariga sjöräddningsmyndigheten är staben för gränsbevakningsväsendet som verkar på riksnivå och samverkar med representanter för myndigheter och intressegrupper på samma nivå.

På operativ nivå ansvarar sjöbevakningssektionerna, under ledning av kommandöerna, för verksamheten. Gränsbevakningsväsendet har en klar intern uppgiftsfördelning: den högsta operativa ledaren för sjöräddningsverksamheten är ledaren för sjöräddningstjänsten, kommandören. Ledaren är sålunda den som främst ger order inom sitt sjöräddningsdistrikt. På kommandörens samarbetsnivå finns de regionalt ansvariga myndighetscheferna och de regionala cheferna för intressegrupperna.

I sjöräddningstjänstens organisation är sjöräddningsledaren direkt underställd kommandören. Direkt underställda sjöräddningsledaren är ledaren på olycksplatsen, koordinatören för flygverksamheten, personalen i centralen samt räddningsenheterna. På sjöräddningsledarens samverkansnivå finns befälhavaren för olycksfartyget samt myndigheternas och frivilligas fältledare.

1.4 Säkerhetsradiokommunikation

Med säkerhetsradiokommunikation avses radiokommunikation som bedrivs för att trygga och rädda människoliv eller egendom.

Kommunikationssystem i sjöräddningens ledningscentral:

- telefonförbindelser till det allmänna telenätet
- VHF- och VHF-DSC-radiosystem samt MF- och MF-DSC-radiosystem med nöd- och säkerhetsanropsfrekvenser som täcker hela den finska kusten
- myndighetsnät (VIRVE)
- sjöräddningens datasystem
- andra datasystem och hjälpprogram
- telefaxförbindelser till det allmänna telenätet
- e-post
- myndigheternas övriga slutna radio- och telefonsystem
- luftfartsradio
- Inmarsat-C
- Cospas-Sarsat mottagarsystem för satellitnödlarm (endast i en central)
- mottagarsystem för fartygssäkerhetslarm SSAS (endast i en central)
- registreringssystem för telefon- och radiotrafik

1.4.1 Arbetsfördelningen mellan myndigheterna i Finland

I farosituationer inom sjöräddningen ansvarar gränsbevakningsväsendet för radiokommunikation och upprätthållande av beredskapen i anslutning till denna. I farosituationer inkluderar radiokommunikationen att avlyssna nödkanaler och följa med radiotrafik, svara på nödanrop, larma efterspanings- och räddningsenheter samt att leda radiotrafiken under efterspanings- och räddningsoperationer.

I farosituationer inom sjöräddningen sköts radiokommunikationen som nöd- och iltrafik på VHF-eller MF-nöd- och säkerhetsanropsfrekvenser, enligt instruktionerna för radiotrafik och enligt GMDSS-bestämmelserna.

Sjöfartsverket ansvarar för övrig säkerhetsradiokommunikation inom sjöfarten. Övrig säkerhetsradiokommunikation inkluderar förmedling av säkerhetsmeddelanden för sjöfarten, varningstrafik, trafiklednings- och informationssystem för fartyg (VTS), rapporteringssystemet för fartyg på Finska viken (GOFREP), stöd-tjänstverksamheten för sjöfarten (MAS) samt läkarsamtal, dvs. radiomedical-trafik.

1.4.2 VHF-kustradionät

I Finland har ett centraliserat VHF-kustradionät byggts upp som täcker hela kusten och består av fjärrstyrda basstationer och bemannade jourstationer.

Jourstationerna finns i sjöräddningens ledningscentraler MRCC i Åbo, MRSC i Helsingfors och MRSC i Vasa, samt på Sjöfartsverkets kustradiostation Turku Radio. Basstationerna har täckning längs hela kusten.

Jourkanalerna är 70 (DSC) och 16.

Turku Radio använder dessutom duplex arbetskanaler samt basstationer på Saimens insjöområde.

Kustradionätet kan kompletteras med andra radionät.

1.4.3 MF-kustradionät

I Finland har ett MF-kustradionät som täcker hela kusten byggts upp. Jourstationerna finns i sjöräddningens ledningscentraler MRCC i Åbo, MRSC i Helsingfors och MRSC i Vasa samt på Sjöfartsverkets kustradiostation Turku Radio. Basstationerna har täckning längs hela kusten.

Jourfrekvensen är 2187,5 kHz (DSC). För muntlig radiotrafik används dessutom nöd- och säkerhetsfrekvensen 2182 kHz (sjöräddningens ledningscentraler har ingen jour på denna frekvens).

Turku Radio använder dessutom duplex arbetsfrekvenser.

1.4.4 Nödtrafik enligt GMDSS-systemet

Nödtrafik enligt GMDSS-systemet startas på VHF- och MF-frekvenser enligt följande:

1. Ett fartyg i nöd sänder ett nödanrop på DSC-nödfrekvensen.
2. MRCC/MRSC kvitterar nödlanropet på DSC-nödfrekvensen.

Radiotrafiken övergår till nödfrekvensen för muntlig kommunikation inom samma frekvensområde.

3. Det nödställda fartyget sänder ett nödmeddelande.
4. MRCC/MRSC kvitterar som första instans nödmeddelandet i radiotrafiken.

Därefter sänder MRCC/MRSC en upprepning av nödmeddelandet inom samma frekvensområde på DSC-nödfrekvensen 1.

5. MRCC/MRSC sänder en upprepning av nödlarmet på DSC.

Radiotrafiken fortsätter på nödfrekvensen för muntlig kommunikation inom samma frekvensområde.

6. MRCC/MRSC sänder en upprepning av nödmeddelandet om händelsen.
7. Kvitteringar från övriga fartyg mottas.
8. Tilläggsuppgifter i standardform (ankomstkvittering) mottas från andra fartyg.
9. Nödkommunikationen förs i fri form. All radiotrafik måste ändå inledas med nödsignalen "MAYDAY".

1.4.5 Fördelarna med nödtrafiken jämfört med rutintrafiken

- I den internationella radioanvisningen fastställs nödtrafikens metoder som skall tillämpas av alla.
- Så länge nödtrafik pågår, skall övrig sjöfart respektera radiotystnad.
- Nödtrafiken förpliktigar utomstående stationer att följa den aktuella radiotraffiken åtminstone tills hjälp säkerställts.
- Nödtrafiken förpliktigar alla att skrida till åtgärder som situationen kräver.
- Nödtrafiken är offentlig och berörs inte av kommunikationskonfidentialiteten.
- Meddelande ges om att sjöräddningsledarens lagenliga maktbefogenheter skall utnyttjas och den juridiska ställningen för de som beordrats till uppdraget klarläggs.
- Sjärräddningens ledningscentral leder radiotraffiken.

1.4.6 Utnyttjande av myndighetsnätet (VIRVE) i sjöräddningssituationer

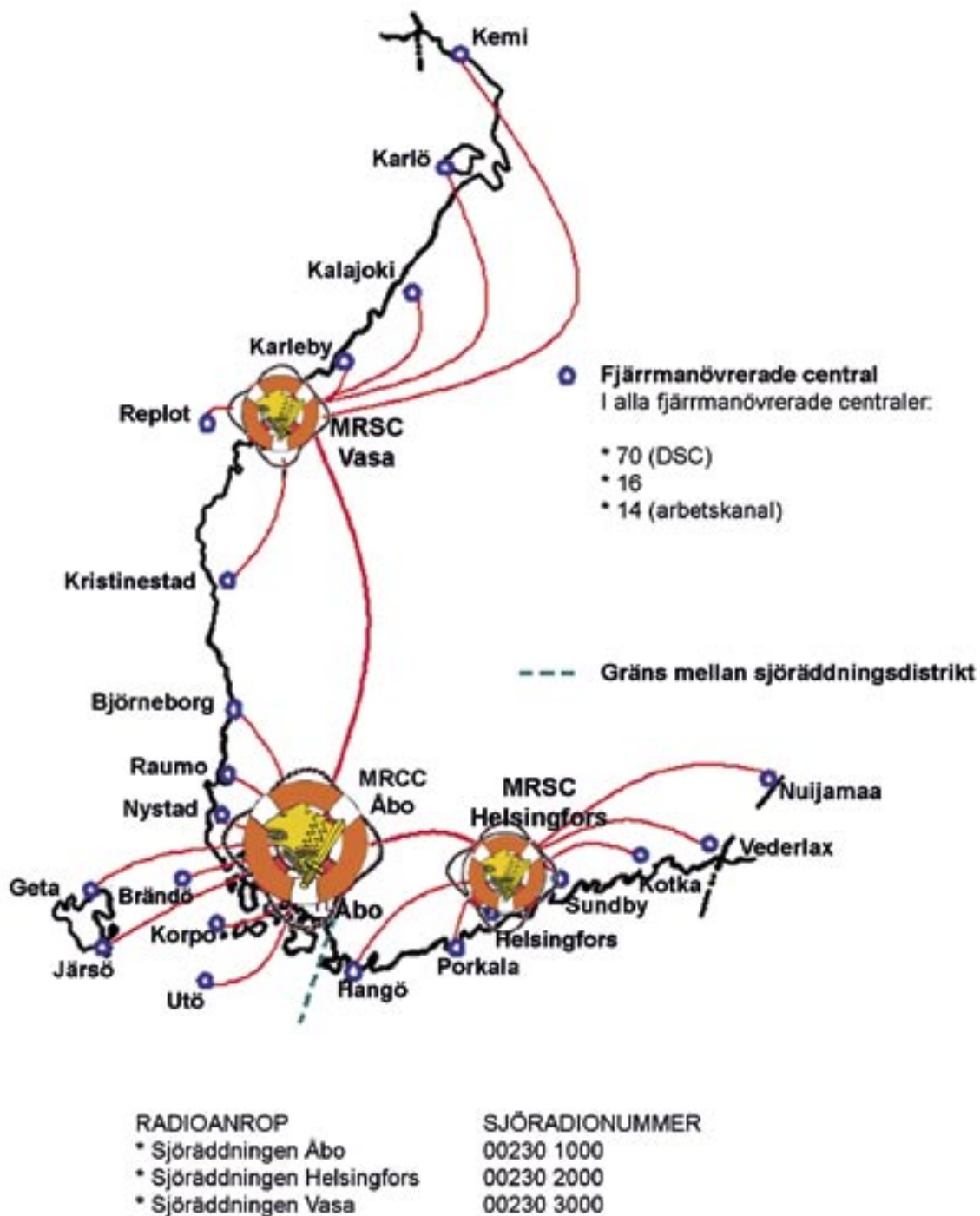
Sjöräddningssituationer

I sjöräddningssituationer arbetar man på sjöradiotraffikens internationella VHF- eller MF-frekvenser enligt den internationella radioanvisningen och GMDSS-instruktionerna.

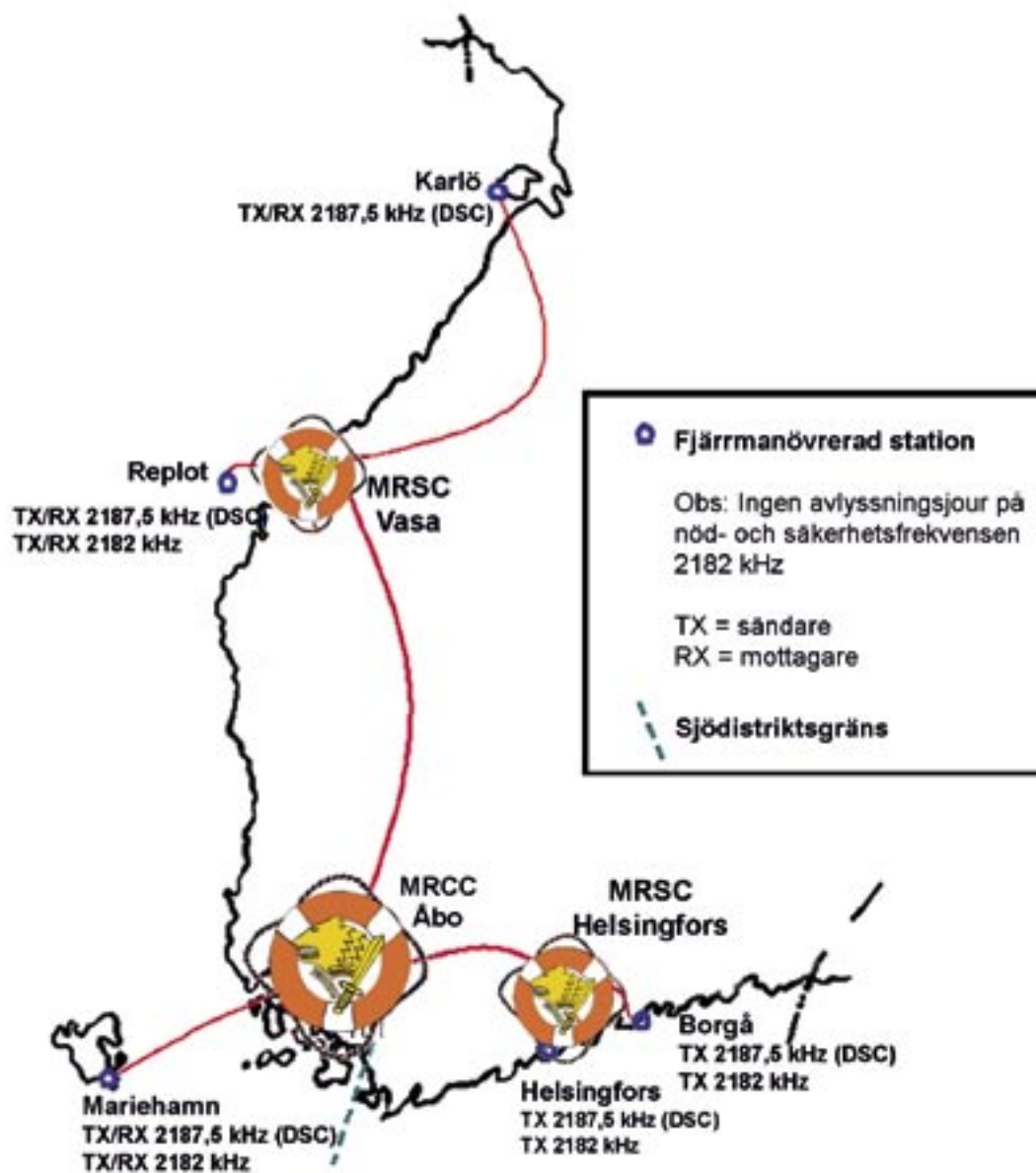
I sjöräddningssituationer kan VIRVE utnyttjas endast som stöd för det internationella GMDSS-radiosystemet. Med VIRVE sker förmedling av konfidentiell information om de nödställdas läge och kontakt med de samverkansmyndigheter som inte har GMDSS-radioutrustning kan upprätthållas.

All kommunikation som gäller ledningen av sjöräddningssituationen och upprätthållandet av lägesbilden, skall ske enligt den internationella radioanvisningen.

VHF-JOUREN I SJÖRÄDDNINGSVERKSAMHETEN



MF-JOUREN I SJÖRÄDDNINGSVERKSAMHETEN



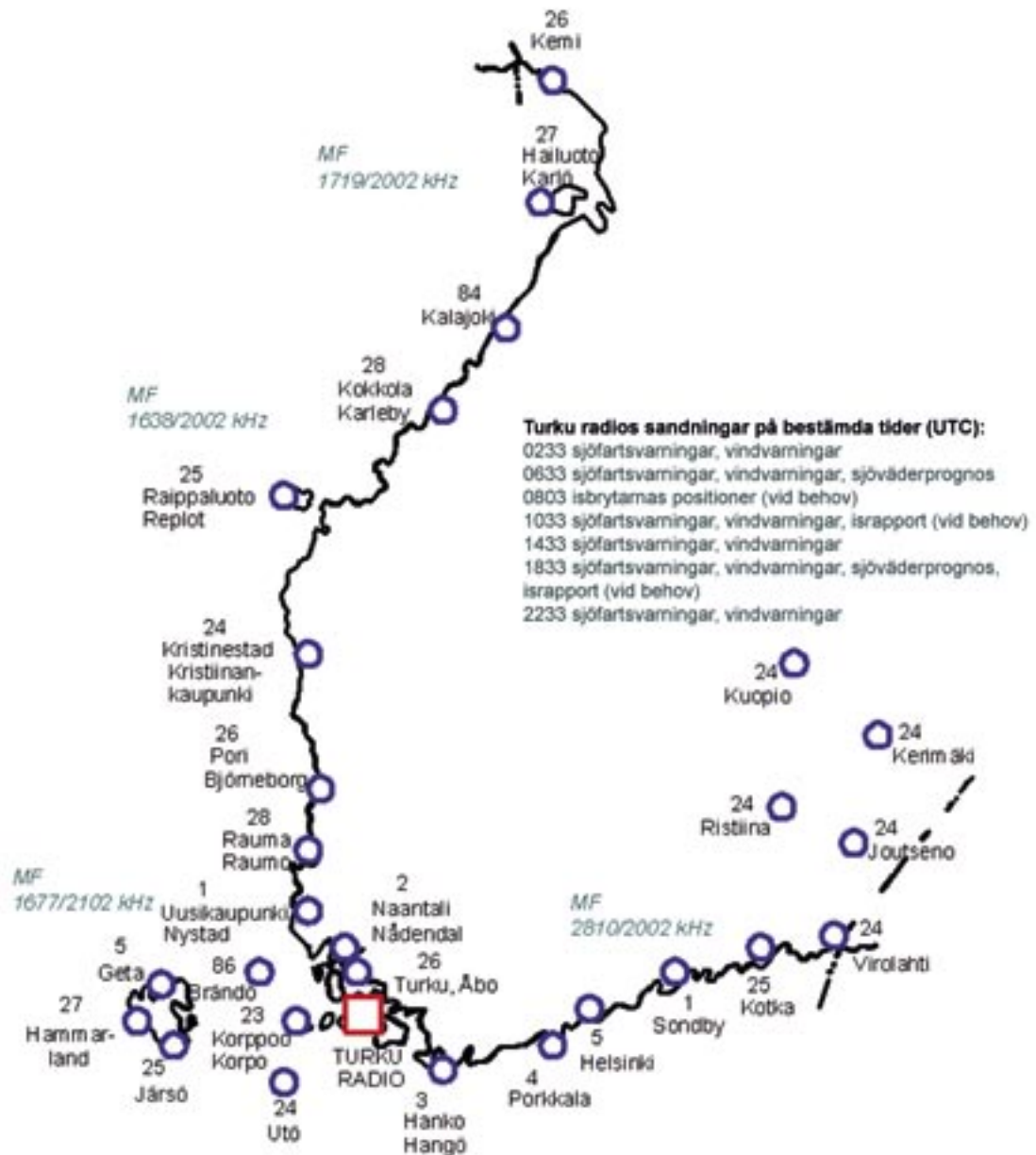
RADIOANROP

- * Sjöräddningen Åbo
- * Sjöräddningen Helsingfors
- * Sjöräddningen Vasa

MMSI:

- 00230 1000
- 00230 2000
- 00230 3000

TURKU RADIO ARBETSKANALER



- Rannikkradiosäma
Kustradiostation
- Kauko-ohjattu asema
Fjärranövrerad station

Turku Radios MMSI 002300230

På alla fjärranövrerade VHF-kanaler också 70 (DSC), 16 och 14 samt på MF-kanaler 2187,5 kHz (DSC och 2182 kHz)

