

# **SJÖRÄDDNINGSHANDBOK**

**2006**



## **3. SMC**

**Search and rescue Mission Co-ordinator  
Sjöräddningsledare**

# **SJÖRÄDDNINGSHANDBOK**

## **2006**

### **3. SMC**

**Search and rescue Mission Co-ordinator**  
**Sjöräddningsledare**

Gränsbevakningsväsendet  
Gräns- och sjöbevakningsskolan  
PB 5  
02151 Esbo

Nät version och uppdatering:  
[www.raja.fi/meripelastusopas2006](http://www.raja.fi/meripelastusopas2006)

ISBN 952-491-123-X (pdf. mapp)  
952-491-126-4 (pdf. del 3)

1. upplaga 2006

Edita Prima Ab, Helsingfors 2006

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>3.</b>	<b>SJÖRÄDDNINGSLIDAREN (SEARCH AND RESCUE MISSION COORDINATOR, SMC) .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1.</b>	<b>Uppgifter .....</b>	<b>5</b>
<b>3.2</b>	<b>Verksamheten i olika farosituationer .....</b>	<b>6</b>
3.2.1	Mottagande av anmälan .....	6
3.2.1.1	Nödanmälan .....	7
3.2.1.2	Anmälan om försvinnande .....	8
3.2.1.3	Nödraketanmälan .....	9
3.2.1.4	Sjöräddningstjänstens sjuktransporter .....	10
3.2.1.5	Övriga sjuktransporter .....	11
3.2.2	Inledning av efterspanings- och räddningsaktionerna .....	11
3.2.2.1	Lägesbedömning .....	11
3.2.2.2	Beslut i stort (BIS) .....	13
3.2.2.3	Planering av efterspaningen .....	14
3.2.2.4	Räddningsplanen .....	16
3.2.3	Alarmering av sjöräddningsenheter .....	16
3.2.3.1	Uppdragsgivning .....	16
3.2.3.2	Tillsättande av ledare på olycksplatsen .....	17
3.2.3.3	Tillsättande av koordinator för flygverksamheten .....	18
<b>3.3.</b>	<b>Arbete i centralen .....</b>	<b>18</b>
3.3.1	Centralens bemanning .....	18
3.3.2	Förstärkning av centralen .....	19
3.3.2.1	Centralens och stödpersonalens uppgifter i storolycksberedskap .....	20
3.3.3	Arbetsskiftsrutiner .....	21
3.3.4	Ledningsutrustning .....	23
<b>3.4</b>	<b>Samarbete .....</b>	<b>24</b>
3.4.1	Sjöräddningens ledningscentraler .....	24
3.4.2	Räddningsväsendet .....	27
3.4.2.1	Nödcentralverket .....	27
3.4.2.2	Regionala räddningsverk .....	28
3.4.3	Flygräddningstjänsten .....	28
3.4.4	Övriga myndigheter .....	29
3.4.4.1	Polisen .....	29
3.4.4.2	Sjöfartsverket .....	29
3.4.4.3	Försvarmakten .....	31
3.4.4.4	Social- och hälsovårdsmyndigheterna .....	31
3.4.4.5	Miljömyndigheterna .....	31

3.4.4.6	Centralen för undersökning av olyckor .....	32
3.4.4.7	Tullen .....	32
3.4.4.8	Meteorologiska institutet .....	32
3.4.4.9	Havsforskningsinstitutet .....	32
3.4.5	Frivilligverksamhet .....	33
3.4.6	Rederier .....	33
3.4.7	Lagstiftning gällande fartygs- och hamnsäkerhet .....	34
<b>3.5</b>	<b>Presstjänst och information .....</b>	<b>34</b>
3.5.1	Sedvanliga sjöolyckor .....	34
3.5.2	Allvarliga sjöolyckor eller storolyckor .....	34
3.5.3	Faktorer att beakta i informeringen .....	35

### **3. SJÖRÄDDNINGSLEDAREN (SEARCH AND RESCUE MISSION CO-ORDINATOR, SMC)**

#### **3.1 UPPGIFTER**

##### **Uppgifterna i sjöräddningens ledningscentral**

Sjöräddningens ledningscentral skall inom sitt eget sjöräddningsdistrikt ansvara för det omedelbara upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen samt för radiokommunikationen i farosituationer inom sjöräddningen. Ledningscentralen ansvarar för ledningen av spanings- och räddningsaktiviteterna och anvisar hjälp till personer i fara till havs.

##### **Sjöräddningens ledningscentral skall uppfylla följande krav:**

- centralen skall dygnet runt kunna fungera och stå till förfogande för sjöräddningstjänstens uppgifter,
- personalen skall vara utbildad och kunna utföra sjöräddningstjänstens uppgifter,
- personalen skall ha kunskaper i engelska
- kartverken skall täcka hela sjöräddningstjänstens ansvarsområde,
- centralen skall kunna fastställa den nödställdas position (bl.a. gsm-lokalisering),
- centralen skall kunna motta och förmedla nödanrop,
- skall omedelbart kunna kontakta andra sjöräddningsledningscentraler, flygräddningscentralen och kustradiostationen,
- skall snabbt och pålitligt kunna kommunicera med rederier, nationella grannsjöräddningscentralen, sjöräddningscentralerna i grannländerna, Meteorologiska Institutet samt efterspanings- och räddningsenheter bekräftade av sjöräddningsdistriktet, och
- centralen skall ha en uppdaterad sjöräddningsplan (inkl. storolycksplan) beträffande sjöräddningsdistriktets användning och ledning av resurser samt koordinering av funktionerna i olika farosituationer.

##### **Sjöräddningsledarens (SMC) uppgifter:**

Sjöräddningsledaren i sjöräddningens ledningscentral, leder efterspanings- och räddningsverksamheten. I dessa aktiviteter skall SMC,

- vid behov motta anmälningar om farosituationer,
- fastställa graden av farosituation
- utreda läget och behovet av hjälp på olycksplatsen,
- besluta om alarmeringen av nödvändiga sjöräddningsenheter enligt hur allvarlig och omfattande situationen är,
- utarbeta en räddningsplan (beslut i stort, BIS),
- besluta om vilka sjöräddningsenheter som skall utnyttjas,
- vid behov utse ledare för olycksplatsen (OSC) och koordinator för flygverksamheten(ACO),
- ge uppgifter och anvisningar åt underordnade enheter och nödvändig specialpersonal samt räddningsväsendet,

- vid behov föreslå för SC att ledningsgruppen larmas,
- se till att samarbetet fungerar med sjöräddningens andra ledningscentraler,
- föreslå order om flygbegränsningar för flygräddningscentralen,
- hålla sjöräddningsenheterna och övriga ledningsinstanser ajour om olycks-karak-tären och hjälpbehovet,
- se till att det finns förutsättningar för räddningsorganisationen att fungera situa-tionsenligt samt skaffa nödvändiga extra resurser,
- besluta om meddelande till sjöräddningsmyndigheterna i andra länder (SITREP-blanketten),
- vid behov komma överens med vakthavande befälet om att inkalla tilläggsper-sonal,
- meddela jourhavande på centralen för undersökning av olyckor och den på för-hand överenskomna sjöfartsmyndigheten, om olyckor som drabbat fiske- och handelsfartyg
- vid behov meddela jourhavande på Finlands miljöcentral om det skedda och komma överens om eventuellt samarbete,
- vid behov ge order om meddelande och begäran om åtgärder till flygräddnings-centralen och kustradiostationen,
- förmedla lägesrapporter till räddningsenheterna och den som skall räddas,
- sammanställa meddelanden om räddningstjänsten för rund- och lokalradion, samt meddelanden för massmedier,
- sköta om informeringen
- meddela polisen om personer som omkommit eller försvunnit i olyckan, och om eventuella brottsmisstankar i samband med olyckan,
- besluta om avbrytande eller avslutande av efterspanings- och räddningsuppgif-terna,
- ansvara för statistikföringen och införandet av händelsens prestationer i sjö-räddningens datasystem vid sjöräddningsdistriktscentralen samt
- meddela SGBV om viktiga sjöräddningshändelser.



## 3.2 Verksamheten i olika farosituationer

### 3.2.1 Mottagande av anmälan

Sjöräddningens ledningscentral mottar anmälningar om farosituationer där män-niskor hamnat i sjönöd, t.ex.:

- per telefon
- på VHF- och MF-DSC nöd- och säkerhetsanropsfrekvenser samt
- muntligen på VHF- och MF-frekvenser,

- genom VIRVE,
- genom systemet för mottagande av nödlarm Cospas-Sarsat,
- per textmeddelande (t.ex. system för personer med begränsad hörsel).

Anmälningssuppgifterna registreras alltid i sjöräddningens datasystem. När nödmeddelandet mottagits, skriker ledningscentralen till omedelbara åtgärder för att rädda människoliv eller för att kartlägga hjälpbehovet.

På basis av uppgifterna i anmälan om försvinnande försöker man utreda var den försvunna personen befinner sig samt om denna är i sjönöd och hurdan hjälp som eventuellt behövs.

I sjöräddningsuppdragen skall alltid den mest ändamålsenliga enheten utnyttjas. Under sjuktransporter från fartyg till havs kan läkare vid behov konsulteras om patientens tillstånd, transport och vård under transporten.

Sjuktransport från fastlandet eller från en ö är inte sjöräddning. Det grundar sig på nödcentralens riskbedömning om patientens tillstånd eller om hur akut transporten är.

Gemensamt för alla anmälningar;

- operatören tar emot anmälares kontaktuppgifter och anmälan,
- kontakten med personen som gjort anmälan får inte brytas innan alla nödvändiga uppgifter, inkl. kontaktuppgifter, registrerats och instruktioner getts,
- genast efter att anmälan mottagits gör sjöräddningsledaren en riskbedömning och fastställer graden av farosituation samt utarbetar en räddningsplan,
- om hjälp behövs omedelbart, skall en räddningsenhet - samtidigt som information insamlas – genast sändas till olycksplatsen,
- enheterna mobiliseras enligt fallets prioritet,
- förfrågningarna fortsätter genom att utnyttja olika register och datasystem,
- man reagerar på ny information,
- all meddelandetrafik bandas samt
- alla åtgärder registreras och sparas i datasystemet.

### 3.2.1.1 Nödanmälan

Operatören samlar in väsentlig information om händelsen av anmälares genom att aktivt ställa frågor och leda diskussionen. Operatören skall genast försöka få direkt kontakt med den nödställda eller med personen som gjort observationen. En kritisk bedömning av uppgifternas riktighet måste göras redan under samtalet och preciserande frågor ställas åt anmälares. Ledande informationsinsamling bör undvikas. En nödanmälan som mottagits via en DSC-apparat eller per radiotelefon, måste omedelbart besvaras. Situationsenlig nöd- och iltrafik inleds vid behov.

Följande uppgifter skall begäras av anmälares;

- anmälares kontaktuppgifter,
- vad har hänt,
- den nödställdas kontaktuppgifter,
- den nödställdas position,



- försäkra sig om positionen genom att binda den till omgivningen (stad, kommun, område eller annan känd geografisk plats),
- behovet av hjälp,
- personantalet,
- information om fartyget,
- eventuell farlig last,
- väderleksförhållandena på olycksområdet,
- dessutom måste instruktioner ges åt de nödställda.

Operatören registrerar anmälningsuppgifterna, händelsebeskrivningen och väderleken på olycksplatsen, i sjöräddningens datasystem. Sjöräddningsledaren gör på basis av informationen en situationsbedömning, fastställer graden av farosituation och utarbetar verksamhetens grundidé samt registrerar också dem i sjöräddningens datasystem. Vid behov gör sjöräddningsledaren en noggrannare räddningsplan som också registreras i datasystemet. Om situationen kräver måste hjälp tillkallas enligt fallets prioritet.

### 3.2.1.2 Anmälan om försvinnande

Sjöräddningslagen tillämpas på efterspaning av människor i fara till havs. I övriga fall är polisen den myndighet som har huvudansvaret för efterspaning av försvunna personer.

En målmedveten utredning av omständigheterna kring försvinnandet och den försvunnas bakgrund samt sinnesstämning, bör eftersträvas. Bakom försvinnandet ligger möjligtvis ett gräl, alkohol eller någon annan orsak, som kan förklara den försvunnas sinnesstämning och avsikter. Informationsmängden får ändå inte begränsas av finkänslighet. Anmälares egna aktiviteter måste också utredas och anmälares samt de egna måste aktiveras och, i mån av möjlighet, fås med i efterspaningen.

Följande uppgifter skall begäras av anmälares;

- anmälares kontaktuppgifter,
- den/de försvunnas person- och kontaktuppgifter,
- personens signalement,
- vad som hänt,
- har något motsvarande hänt tidigare,
- hur väl känner den försvunne till havsområdet,
- ruttplaner,
- bekanta ställen eller personer inom området; kontaktuppgifterna för bekanta personer,
- sjukdomar och eventuell medicinering,
- varifrån har personen gett sig av och har avgångsplatsen kontrollerats,
- när har avgångsplatsen kontrollerats,
- senaste säkra observation av personen,
- transportmedlets kännetecken
- finns transportmedlet (bil, cykel) på avgångsplatsen,
- området för försvinnandet lokaliseras,
  - försäkra sig om platsen genom att binda den till omgivningen (stad, kommun, område eller annan känd geografisk plats), samt
- väderleksförhållandena på området för försvinnandet

Förfrågningarna måste fortsättas aktivt och man måste reagera på ny information enligt situationen.

Operatören registrerar alla ovan nämnda uppgifter, händelsebeskrivningen och väderleken på olycksstället i sjöräddningens datasystem. Sjöräddningsledaren gör på basis av informationen en lägesbedömning, fastställer graden av farosituation och utarbetar verksamhetens grundidé samt registrerar också dem i sjöräddningens datasystem.

Vid behov läser sjöräddningens ledningscentral upp ett situationsenligt nöd- eller ilmeddelande i radion. Lägesbestämning av en mobilterminal görs med hjälp av sjöräddningens datasystem eller också skickas en begäran till teleoperatören. Textmeddelandet "kontakta sjöräddningscentralen (sjöräddningens nödnummer)" skickas till en eventuellt avstängd mobilterminal. Uppgifter om var mobilterminalen finns får ges åt anmälaren eller de egna, endast om det är fråga om en minderårig person. De egna kan meddelas t.ex. 'den person som anmäls försvunnen är inte i fara och har blivit ombedd att ringa hem'.

### 3.2.1.3 Nödraketanmälan

Operatören samlar in väsentlig information om händelsen av anmälaren genom att aktivt ställa frågor och leda diskussionen. Operatören skall genast försöka få direkt kontakt, utan mellanhänder, med personen som gjort observationen. En kritisk bedömning av uppgifternas riktighet måste göras redan under samtalet och preciserande frågor ställas åt anmälaren. Alla åtgärder måste registreras.

Följande information begärs av personen som gjort observationen;

- vad har observerats,
- personens position vid tidpunkten för observationen,
- klockslag för observationen,
- observationsplatsens höjd över havsytan
- observationens höjd över havsytan
- bäringen på observationen,
  - som sann bäring samt
  - terrängbunden,
- rörelseriktning,
- avståndsbedömning, eventuell rök efter nödsignalen
- färg,
- varaktighet,
- eventuella ljud samt
- har personen som gjort observationen sett en nödraket tidigare och finns det andra observationsfaktorer.

## HJÄLPTABELLER FÖR FASTSTÄLLANDE AV MINIMI- OCH MAXIMIAVSTÅND

Uppskattad vertikalvinkel ”högst ...”

GRADER	NÄVE	NÖDBLOSS	STJÄRNRAKET	FALLSKÄRM
I horisonten	-	0,1 n mi	1 n mi	4 n mi
2 °	¼	0,05 n mi	0,5 n mi	2 n mi
4 °	½	0 n mi	0,25 n mi	1 n mi
8 °	1	0 n mi	0,1 n mi	0,5 n mi
16 °	2	0 n mi	0,05 n mi	0,2 n mi
24 °	3	0 n mi	0 n mi	0,15 n mi
32 °	4	0 n mi	0 n mi	0,1 n mi

Uppskattad vertikalvinkel ”minst ...”

GRADER	NÄVE	NÖDBLOSS	STJÄRNRAKET	FALLSKÄRM
I horisonten	-	6 n mi	28 n mi	30 n mi
2 °	¼	4 n mi	24 n mi	26 n mi
4 °	½	2 n mi	6 n mi	8 n mi
8 °	1	1 n mi	3 n mi	4 n mi
16 °	2	0,5 n mi	1 n mi	1,5 n mi
24 °	3	0,25 n mi	0,5 n mi	0,75 n mi
32 °	4	0,1 n mi	0,25 n mi	0,5 n mi

Med ”näve” avses i tabellen nävens höjd över horisonten, när armen hålls utsträckt

När observationsvinkeln är mer än 8° är objektet sannolikt ”nära”, dvs. på mindre än 4 n mi:s avstånd.

Värdena i tabellen lämpar sig endast för fall där observatörens ögonhöjd över havsytan är 6 meter eller mindre.

Operatören registrerar alla ovan nämnda uppgifter, händelsebeskrivningen och väderleken på observationsområdet i sjöräddningens datasystem. Sjöräddningsledaren gör på basis av informationen en lägesbedömning, fastställer graden av farosituation och utarbetar beslutet i stort (BIS) samt registrerar också dem i sjöräddningens datasystem. En bekräftelse på observationen bör eftersträvas från andra enheter och fartyg som rör sig inom området. Sjöräddningens ledningscentral sänder vid behov ett situationsanpassat ilmeddelande.

### 3.2.1.4 Sjöräddningstjänstens sjuktransporter

När en människa räddas från fara till havs och evakueras för fortsatt vård, är det fråga om sjöräddningstjänstens sjuktransport. Transporten är avgiftsfri för patienten och anses ingå i en farosituation inom sjöräddningen ända tills ansvaret för patienten överlåtits till den allmänna sjukvården iland.

Åtgärder;

- utredning om vad som hänt, var det hänt samt kontaktuppgifter
  - skade- eller sjukdomssymptom,
  - skadeorsak

- vid behov kan en läkare konsulteras för utredning av symptom och transportsätt,
- hjälp alarmeras,
  - transportmedel bestäms samt
  - vid behov följer vårdpersonal med,
- enheten får en lägesbeskrivning,
  - vad väntar på destinationen,
  - fartyget och hjälpenheten kommer överens om förtöjningsplats för den fartygsenheten och landningsplats för helikoptern samt
  - transport iland,
- väderleksförhållandena på platsen klarläggs samt
- åtgärderna under händelsen registreras och sparas i datasystemet.

### 3.2.1.5 Övriga sjuktransporter

När en patient hämtas från en ö, fastlandet eller en insjö på begäran av nödcentralen, är det fråga om annan sjuktransport. Jourhavande på nödcentralen bedömer patientens tillstånd, fastställer hurdan transportnivå och hur snabb transport som krävs, enligt anvisningar av den ansvariga läkaren. Beslut om annan sjuktransport av sjöräddningsenheten fattas av SMC.

I begäran bör följande framgå;

- anmälares kontaktuppgifter,
- patientuppgifter, tillstånd, riskbedömning samt eventuell prognos,
- patientens position,
- vad har hänt,
  - vad som väntar på destinationen,
  - angörningsplatser och
  - transport iland,
- följer ambulansförarna med samt
- vart skall patienten transporteras?

Alarmering av sjöräddningsenheter för annat än sjuktransport

- kalla på hjälp,
  - bestäm transportmedel enligt begäran,
  - ambulansförarna måste eventuellt följa med,
- ge enheten en lägesbeskrivning,
  - vad som väntar på destinationen,
  - angörningsplatser
  - transport iland samt
- registrera och spara åtgärderna under händelsen i sjöräddningens datasystem.

## 3.2.2 Inledning av efterspanings- och räddningsverksamheten

### 3.2.1.1 Lägesbedömning

Sjöräddningsledarens första uppgift är att göra en lägesbedömning. I lägesbedömningen noteras vad som sannolikt har hänt. I lägesbedömningen fastställs graden av farosituation, karaktären och omfattningen av nöden på basis av anmälnings-

uppgifterna. Bedömningen måste vara baserad på fakta och faktorer som kan ha inverkat på händelsen bör beaktas. Beredskap måste också finnas för att förhållanden och farosituationen ändras eftersom den egentliga situationen på olycksplatsen kan vara betydligt avvikande från de första anmälningsuppgifterna. Lägesbedömningen specificeras när sjöräddningsuppdraget framskrider och därför bedöms läget fortlöpande. Register och datasystem skall utnyttjas bl.a. för att fastställa fartygets position och specificera objektet.

Faktorer som påverkar lägesbedömningen;

- position,
  - fartygets avgångshamn och – tid i efterspaningssituationen,
  - positionsbestämningens tillförlitlighet,
  - fastställande av olycksfartygets position genom att binda det till omgivningen (stad, kommun, område eller annan känd geografisk plats), och
  - fastställande av den anmälda positionen för olycksfartyget med hjälp av övervakningsutrustningen i sjöbevakningsenheternas sjötrafikcentral eller försvarsmaktens enheter
- anmälares beskrivning av situationen
  - är anmälarer en utomstående person eller t.ex. befälhavare på olycksfartyget,
  - kritisk bedömning och ytterligare klarläggning med preciserande frågor,
- objekt,
  - objektets storlek och karaktär samt
  - t.ex. om det flyter, om det tagit in vatten eller sjunkit,
- antal nödställda och handlingsförmåga,
  - hänsyn bör tas till hur människor i olika åldrar handlar i en olycksituation,
- människor som hamnat i vattnet,
  - har människor hamnat i vattnet utan flytutrustning, klädda i flytutrustning eller befinner de sig på en flotte,
- behovet av hjälp,
  - evakuering
    - en evakueringsplan bör utarbetas tillsammans med olycksfartygets befälhavare,
    - bestämning av evakueringsplats på fastlandet, på en ö eller på ett annat fartyg, tillsammans med räddningsmyndigheterna,
    - en förbindelseofficer skall utses på evakueringsplatsen samt
    - registrering av personuppgifterna för människorna på olycksfartyget och på evakueringsplatsen,
    - personbeteckning,
    - namn,
    - kön och
    - nationalitet
  - brandbekämpning,
    - bedömning av behovet av extra hjälp (räddningsväsendet) samt
    - transportbehov,
  - skadebekämpning,
    - finns det kapacitet för skadebekämpning på fartyget,
    - sjöräddningsenheterna inleder skadebekämpning endast om det är nödvändigt för att kunna rädda människoliv eller om en omfattande miljökatastrof hotar

- första hjälpen,
  - sjöräddningshelikopter för sjuktransport samt
  - sjukvårdspersonal inkallas
- bogsering,
  - bogseringsuppdrag är vanligtvis inte sjöräddning och bogseringar kan överlåtas åt enheter som bedriver affärsverksamhet
  - för att kunna rädda människoliv från en uppenbar fara kan fartyget bogseras, men bogseringen skall inte fortsätta som ett sjöräddningsuppdrag längre än nödvändigt utan uppgiften skall överlåtas till kommersiella aktörer.
- årstid och havsvattentemperatur,
  - bedömning av om människor kan överleva om de hamnat i vattnet,
- ljusförhållanden,
  - hur länge kan aktiviteterna pågå under den ljusa tiden,
  - effektivt utnyttjande av flera enheter under goda ljusförhållanden,
- last,
  - inverkan på räddningsverksamheten,
  - anmälan om kemikalielast måste ges till jourhavanden på nödcentralen och miljöcentralen,
  - instruktioner om hur man närmar sig fartyget,
- enheter som står till förfogande,
  - lämplighet för det givna uppdraget,
  - sammanslagning av personalen inom olika enheter enligt behov i en efterspaningssituation, i syfte att uppnå bättre efterspaningskapacitet,
- övrig sjötrafik samt
  - utredning av sjölägesbilden, övriga sjöfarare skall aktiveras
- väderleksförhållandena på olycksplatsen,
  - vindhistoria, väderprognos, information om strömmar och signifikant våghöjd.

### 3.2.2.2 Beslut i stort (BIS)

Beslutet i stort skapas på basis av lägesbedömningen och inkluderar aktiviteter för att finna och rädda en nödställd. Ur beslutet i stort framgår hur och med vilka resurser räddningsuppgiften utförs, samt om OSC och ACO kommer att utnyttjas i uppgiften.

Faktorer som inverkar

- resursernas tillgänglighet och lämplighet
- enheternas uppgifter,
  - efterspaning,
    - metod,
    - vad som efterspanas,
    - efterspaningsområde,
    - startpunkt och riktning,
    -
  - evakuering
    - bestämning av evakueringsplats,
  - brandbekämpning,
  - skadebekämpning,

- första hjälpen, Triage,
- bogsering,
- OSC,
- transportbehov,
- meddelandeförbindelser,
- väderleksförhållandena på olycksplatsen,
- övriga enheter som deltar,
- beredskapsuppgift eller information om när tilläggsuppgifter ges,
- beredskap för att situationen kan ändras i sämre riktning,

Om situationen kräver kan en noggrannare räddningsplan göras som stöd för räddningsverksamheten. (IAMSAR).

### 3.2.2.3 Planering av efterspaningen

För planeringen av efterspaningen utnyttjas sjöräddningens datasystem som får stöd av tjänster som produceras av olika myndigheter och samarbetsparter (bl.a. Meteorologiska institutet, Sjöfartsverket, Havsforskningsinstitutet, rederier, fartygsregister). Mycket information måste produceras som stöd för planeringen för att efterspaningen skall ge resultat.



Olyckssituationen

- beskrivning av olycksfartyget,
- position,
  - känd plats eller plats som sist känts igen, och tid,
  - för sjöfarten farligt område – eventuella begränsningar VTS,
  - eventuella förslag om begränsat luftrum till ARCC,
- klockslag för händelsen,
- antal nödställda,
- finns det människor eller räddningsutrustning i vattnet,

- vad efterspanas i första hand och i andra hand,
- räddningsutrustningens art och mängd ombord på olycksfartyget,
- inverkan av väderlek,
  - vindhistoria och vindprognos
- information om strömmar,
  - information om strömmar, vid behov en egen strömboj på olycksplatsen
- resurser som utnyttjas samt
- finns det fartyg, öar eller fastland i närheten, för eventuell evakuering.

#### Efterspanningsområde och delefterspanningsområden

- storleken på det totala efterspanningsområdet fastställs med hänsyn till
  - väderleksförhållandena inom området,
  - de efterspanades överlevnadsaspekter,
  - tyngdpunkten i efterspaningen,
  - objekt,
  - resurser som utnyttjas i efterspaningen samt
  - efterspaningstiden, utnyttjande av den ljusa tiden beaktas.
- delefterspanningsområden, t.ex.
  - norra och södra latituden samt västra och östra longituden anges
  - ett rätvinkligt delefterspanningsområde anges med hörnpunkterna,
  - som kvadrat koordinaterna för mittpunkten och radien,
  - genom att binda området t.ex. till öar eller skär,
  - i rutteefterspaning start- och slutpunkten som koordinater eller
  - i en expanderande cirkel startpunkten som koordinat.



#### Samarbete på olycksområdet

- övervägande av behovet av OSC
  - skall övervägas om minst tre ytbärgningsenheter deltar i uppgiften,
  - uppnås verklig nytta med ordern eller binds en enhet i onödan,
  - tillgängliga enheters lämplighet för OSC-uppgiften.



- övervägande av behovet av ACO
  - övervägs om minst tre flygräddningsenheter deltar i uppgiften,
  - är flygverksamheten så omfattande, att det är motiverat och är det möjligt att flygverksamheten utvidgas senare samt
  - finns det utbildad personal till förfogande för uppgiften.

#### **3.2.2.4 Räddningsplanen**

En separat räddningsplan kan göras, t.ex. som stöd för långvarig efterspaning, eller alternativt kan en ny lägesbedömning göras i skenet av den nya situationen och en ny grundidé för verksamheten utarbetas för de fortsatta aktiviteterna i situationen. Med planen eftersträvas att verksamhetskontinuiteten garanteras.

I räddningsplanen skall ställning tas bl.a. till följande faktorer;

- bedömning av överlevnadsaspekterna,
- bedömning av miljöfaktorer,
- val av räddningsmetoder,
- utarbetande av ny efterspaningsplan,
- val av räddningsutrustning,
- utvecklande av en optimal räddningsplan,
- utvecklande av en färdig räddningsplan,
- evakuering av räddade personer samt
- första hjälpen för de räddade.

#### **3.2.3 Alarmering av sjöräddningsenheter**

Sjöräddningsenheterna alarmeras per telefon, via radio eller per textmeddelande. Enheten som mottar larmet, kvitterar larmet och kontaktar ledningscentralen för ytterligare information. På basis av de givna uppgifterna kan patrullchefen ta ställning till med vilken utrustning utryckningen sker, ifall inte sjöräddningsledaren ger order om det. Automatalarmet ger speciell nytta då flera enheter alarmeras och värdefull aktionstid skulle gå till spillo ifall bakgrundsinformationerna gavs separat åt var och en.

##### **3.2.3.1 Uppdragsgivning**

Den mest ändamålsenliga och samtidigt den snabbaste enheten kommenderas till sjöräddningsuppgiften. Enheten som alarmerats får ett klart uppdrag från sjöräddningens ledningscentral. Enheten får reda på situationsbeskrivningen, graden av farosituation, verksamhetens grundidé och uppgiften och, i mån av möjlighet, ges också en beredskapsuppgift eller information om när ytterligare uppgifter finns att få. Signalförbindelserna för uppgiften bestäms och information ges om vilka andra enheter som deltar.

Stommen i uppdragsgivningen;

- lägesbeskrivning och BIS,
- räddningsenheten utses i ledningscentralen,
- uppdraget,
  - människa som hamnat i vattnet,
  - evakuering, (plats),

- efterspaning,
  - vad efterspanas,
  - efterspaningsområde och tyngdpunkt,
  - metod,
  - avstånd mellan efterspaningslinjerna,
  - efterspaningsfil samt
  - startpunkt och riktning,
- transport
- brandbekämpning,
- skadebekämpning,
- första hjälp, Triage,
- bogsering samt
- annat,
- meddelandeförbindelser,
- väderleksförhållandena på olycksområdet,
- övriga enheter inom området samt
- beredskapsuppgift.

### 3.2.3.2 Tillsättande av ledare på olycksplatsen

Sjöräddningsledaren kan vid behov tillsätta en ledare på olycksplatsen (OSC), som är underställd sjöräddningsledaren och skall leda efterspanings- och räddningsaktiviteterna på olycksplatsen utanför olycksfartyget. Ledaren på olycksplatsen skall vara en tjänsteman som är väl insatt i uppgiften. I brådskande fall, när det är nödvändigt för att rädda människoliv, kan en annan för uppgiften kompetent person än en tjänsteman, tillfälligt utses till OSC. På internationella vatten måste en person ombord på ett fartyg under annan en finsk flagg vara villig att ta emot uppgiften, i annat fall skall han eller hon inte tillsättas för uppgiften.

Tillsättande av ledare på olycksplatsen är en ändamålsenlig lösning speciellt i sådana fall där många enheter anländer till olycksplatsen. Alla efterspanings- och räddningsenheter som anlärt till platsen samt fartyg som befinner sig på området, måste tilldelas uppgifter. En person som befinner sig på olycksplatsen, har i allmänhet de bästa förutsättningarna för denna åtgärd.

När en ledare på olycksplatsen utses måste man komma ihåg att gränsbevakningsväsendets fartyg inte alltid nödvändigtvis lämpar sig som bästa plattform för OSC.

Den efterspanings- och räddningsenhetschef som har de bästa ledningsförutsättningarna, skall om möjligt tillsättas som ledare på olycksplatsen. Också en gränsbevakare som skickats från land till olycksplatsen kan fungera som ledare på olycksplatsen. Sjöräddningens ledningscentral stöder ledaren på olycksplatsen i hans eller hennes ledningsverksamhet genom att allokera nödvändiga resurser för uppgiften.

Ledaren på olycksplatsen kan ge de närvarande efterspanings- och räddningsenheter bindande order och uppdrag. Underställd sjöräddningsledaren använder OSC i sin uppgift offentlig makt och fungerar i sin uppgift under tjänstemannaansvar. Det bör alltid separat klarläggas för den som utses för uppgiften, att han eller hon i sin uppgift fungerar med fullt tjänstemannaansvar.

### 3.2.3.3 Tillsättande av koordinator för flygverksamheten

När flera luftfartyg alarmeras eller när man bereder sig för att utnyttja flera luftfartyg för räddningsuppgiften, är det möjligt att SMC behöver experthjälp för utnyttjandet av flygflottan. I sådana situationer kan SMC tillsätta en koordinator för flygverksamheten (ACO) för att leda flygverksamheten. Utan den hjälp som en sakkunnig koordinator för flygverksamheten kan ge, blir flygkaptenerna i samband med räddningsverksamheten tvungna att sinsemellan komma överens om användningen av luftrummet samt att sköta trafikmätningarna. När en ACO utnyttjas kan räddningsverksamheten effektiviseras och flygbesättningens arbetsbelastning minskas.

En pilot inom gränsbevakningsväsendet eller en civil flygledare som fått utbildning för uppgiften fungerar i regel som ACO.

Huvudreglerna för utnyttjande av ACO som stöd för SMC:

- alltid när tre eller flera luftfartyg alarmeras för en efterspanings- eller räddningsuppgift
- även när två luftfartyg alarmeras, om:
  - förhållandena är exceptionellt svåra,
  - verksamheten drar ut på tiden,
  - utländska luftfartyg alarmeras,
  - ingen reserv finns när luftfartyg utnyttjas eller
  - om SMC skall leda många andra räddningsenheter.

## 3.3. Arbete i centralen

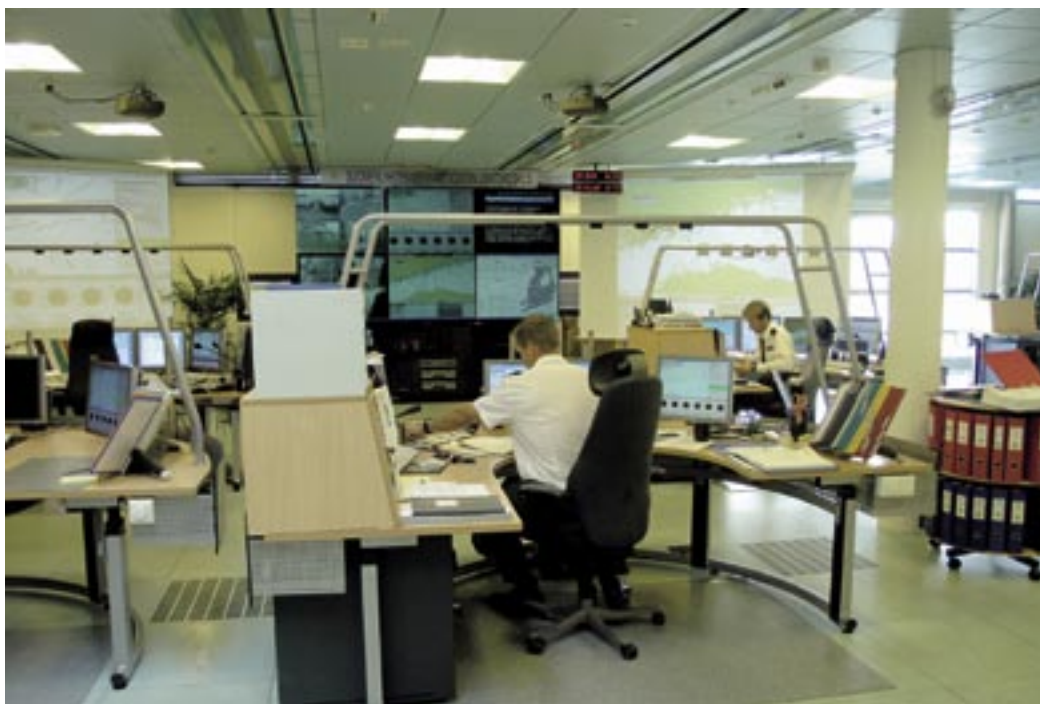
### 3.3.1 Centralens bemanning

Grundberedskapen i sjöräddningens ledningscentral innebär, att minst en sjöräddningsledare (SMC) och en operatör har jour dygnet runt. Grundberedskapen skapar tillräckliga förutsättningar för ledning av kortvariga sjöräddningshändelser.

SMC är skiftesförman i centralen och ansvarar för ledningen av alla sjöräddningstjänstens efterspanings- och räddningsuppgifter inom området för sitt sjöräddningsdistrikt. Dessutom ansvarar han för att utrustningen i centralen är funktionsduglig, att centralen är bemannad enligt bestämmelserna och att sjöräddningsplanerna är i skick.

Operatören i centralen har i grundberedskap två separata ansvarsområden. I fråga om radiotrafik sköter operatören nödtrafikjouren och lyssnar då på VHF-kanal 70 (DSC) och 16, samt MF-frekvensen 2187,5 kHz (DSC). Operatören lyssnar på också också de övriga signalsystemen.

Det andra ansvarsområdet innefattar bl.a. skötsel av telefon-, telefax- och VIRVE-trafiken samt uppföljning av sjöräddningsresurserna.



### 3.3.2 Förstärkning av centralen

Sjöräddningens ledningscentral får planmässigt förstärkning på så sätt, att olika typer av sjöräddningstjänstuppgifter som kan vara överlappande, kort- eller långvariga, samtidigt kan klaras av.

Om personalen (SMC och operatören) enligt **grundberedskapen** i sjöräddningens ledningscentral inte är tillräcklig för att sköta alla brådskande uppgifter, sker en övergång till **effektiverad** beredskap. I effektiverad beredskap inkallas tilläggspersonal till centralen, enligt en på förhand uppgjord plan eller enligt situationen med SMC:s beslut. Situationer som kräver tilläggspersonal kan vara t.ex. när flera brådskande sjöräddningsuppgifter eller omfattande efterspaningar pågår samtidigt. Sjöbevakningssektionens vakthavande befäl samt sjöräddningens ledningscentralpersonal som inkallas från ledigt skifte kan fungera som tilläggspersonal.

Centralens effektiverade beredskap skapar ledningsförutsättningar för fullföljande av sådana större och långvariga sjöolycks- och efterspaningsuppdrag där många sjöräddningsenheter behövs. Om vakthavande befälet eller en annan ledningscentralofficer finns i centralen tillsammans med SMC, fungerar de främst som assistenter för SMC. Då kan de ansvara t.ex. för planering av efterspaningen, avdriftsprognoser och informering.

Även under den livligaste båtsäsongen skall centralpersonalen, i mån av möjlighet, planenligt få förstärkning av minst en extra operatör; då kan den ena operatören ansvara för radiotrafiken och den andra för telefon- och annan meddelandetrafik.

I **storolycksberedskap** förstärks sjöräddningens ledningscentraler enligt storolycksplanen för sitt sjöräddningsdistrikt. På denna beredskapsnivå fattar kommandören beslut om att sammankalla medlemmarna i ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet. Som stöd för centralen bildas en informations- och vid behov

också en servicegrupp bestående av stabspersonal. Storolycksberedskapen skapar förutsättningar för kontinuerlig ledning för alla räddnings- och efterspaningsenheter vid kusten, samt så brett samarbete som möjligt mellan sjöräddningstjänsten, flygräddningstjänsten och räddningsväsendet.

### **3.3.2.1 Centralens och stödpersonalens uppgifter i storolycksberedskap**

I centralen skapar en storolyckssituation många uppgifter för personer som inte nämns i IAMSAR. Nedan finns en grundläggande lösning för hur centralens stödpersonal kan placeras och hur uppgifterna kan fördelas.

#### **SC**

- Kommendören för gränsbevakningssektionen eller dennes ställföreträdare, leder sjöräddningsverksamheten med stöd av sjöräddningscentralen, staben för sjöbevakningssektionen och ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet.

#### **SMC**

- leder sjöräddningsoperationen och enheterna enligt situationen,
- ansvarar för att centralen har en tillräckligt noggrann och uppdaterad lägesbild samt
- för att den lägesinformation som påverkar verksamhetsprinciperna så snabbt som möjligt förmedlas till SC, sekreteraren i ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet och i nödvändig utsträckning till samarbetsmyndigheterna.

**Sjöräddningsledarens assistent** (t.ex. chefen för centralen, vakthavande befälet eller ledningscentralofficeren)

- deltar i situationsbedömningen,
- skaffar aktivt information,
- bereder givna order och uppgifter,
- hjälper till i planeringen av efterspaningen samt
- deltar i informeringen.

#### **Operatör 1**

- ansvarar för radiotrafiken.

#### **Operatör 2**

- ansvarar för telefontrafiken.

#### **Övrig personal**

Upprätthåller på basis av de meddelanden som de fått och de uppgifter de själva skaffat, åtminstone följande information:

- läget på olycksfartyget (bl.a. meddelandena om nödkaraktern inkl. ändringar, antalet räddade, evakueringsberedskap och –kapacitet),

- läget på olycksplatsen (OSC:s och enheternas meddelanden om t.ex. de närvarande sjöräddningsenheterna och andra fartyg, rådande förhållanden och ändringar),
- översiktsbild över signalförbindelserna
- resurser (tillgängliga, alarmerade, ETA, beredskap, information om räddningsenheternas situation och egenskaper),
- tilldelade uppgifter samt
- vid behov lägesrapporter för informatörer och staben.

#### **Koordinatorn för flygverksamheten (ACO)**

- leder flygräddningsenheternas verksamhet enligt uppgifter fastställda av SMC
- ansvarar för att luftfartygens servicebehov uppfylls,
- bokför de för varje luftfartyg evakuerade personer samt flygtid som står till förfogande samt
- beaktar den allmänna flygsäkerheten.

#### **Separat utnämnd person 1 (t.ex. biträdande kommandör)**

- leder stabens verksamhet,
- fungerar som informationschef samt
- deltar i sjöräddningsdistriktsgruppens möten.

#### **Separat utnämnd person 2 (t.ex. chefen för sjöbyrån)**

- fungerar som sekreterare i sjöräddningsdistriktsgruppen,
- håller sig ajour om den allmänna situationen och övervakar att ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet och kommandören får tillräckligt information från centralen samt
- ser till att ledningsgruppens och vid behov kommandörens beslut förmedlas till SMC.

#### **Separat utnämnd person 3 (t.ex. chefen för tekniska byrån)**

- fungerar som ledare för servicegruppen samt
- följer med servicesituationen och bereder sig för nödvändiga aktiviteter för att uppfylla stabs- och centralpersonalens servicebehov.

### **3.3.3 Arbetsskiftesrutiner**

#### **Rutiner vid skiftbyte**

Arbetsskiftet för jourpersonalen i sjöräddningens ledningscentral börjar med skiftbyte. För skiftbytet reserveras tillräckligt överlappande arbetstid med det föregående arbetsskiftet. SMC ansvarar som arbetsskiftsförman för att centralens jourpersonal är arbetsför samt för att all utrustning som behövs för sjöräddningsuppgifterna är i skick. Förmannen för föregående skift ansvarar för informationsbytet till förmannen för följande skift i centralen.

## Övriga rutiner vid skiftbyte

- genomgång av sjöräddningshändelserna samt de centrala delarna av handräckningsuppgifterna under skiftet som avslutas, samt av de allttjämt pågående operationerna,
- tillgängligheten på de personer som för kommandören för sjöbevakningssektionen samt för sjöräddningsverksamheten i det egna sjöräddningsdistriktet är viktiga
- enheternas position i kartläggningen av sjöräddningsresurserna, beredskap och övriga faktorer som eventuellt kan påverka utnyttjandet av dem. Kartläggningen inkluderar också klarläggning av de egna bevakningsfartygens position och av vaktskiftsplanerna samt av luftfartygens beredskap och planerade patrull- och övervakningsflygningar,
- rådande väderlek (isläge, havsvattentemperatur mm.) samt väderprognoser klarläggs och prognosen läggs fram,
- eventuellt pågående eller under skiftet infallande skjutningar, övningar eller annan operativ verksamhet (sjötrafikövervakning mm.) inom området för det egna sjöräddningsdistriktet,
- vakthavande befälet hålls ajour om händelser som inträffat inom området för sjöräddningsdistriktet under ett dygn samt
- utredning av fel i utrustningen som upptäckts men inte reparerats under föregående skift och som påverkar centralens verksamhet. Utredning av vilka åtgärder som vidtagits för att reparera utrustningen p.g.a. av problemen som upptäckts och när arbetet borde vara slutfört.

## Skiftets arbetsrutiner

- centralen upprätthåller oavbruten nödtrafikjour,
- information om alla sjöolyckor inom handelssjöfarten (inkl. fiske- och charterfartyg) vidareförmedlas inom den egna organisationen och jourhavande på centralen för undersökning av olyckor, jourhavande på Finlands miljöcentral, sjöfartsinspektören och polisen får alltid anmälan om vad som skett Information om olyckor som inträffat, förmedlas också till den lokala nödcentralen och marinen,
- MRCC Åbo upprätthåller lägesbilden för de viktigaste nationella (luftfartyg) efterspanings- och räddningsenheternas beredskap. Distriktscentralerna upprätthåller en lägesbild för luftfartygen som stöder det egna distriktsområdet. När distriktscentralerna utnyttjar nationella sjöräddningsresurser, ger SMC sjöräddningscentralen en uppskattning på hur länge resursen är bunden till den aktuella uppgiften,
- hastiga väderleksförändringar meddelas till sjöräddningsdistriktets sjöbevakningsstationer och bevakningsfartyg. Så länge en kraftig åskfront varar, med hänsyn till längd och tidpunkt, kallar SMC enligt anvisningarna den jourhavande helikoptern till fältberedskap,
- i centralen upprätthålls en kontinuerlig sjölägesbild för det egna sjöräddningsdistriktet och dess omedelbara närhet samt sjöräddningsresursersans beredskap samt
- kontinuerlig uppföljning av utrustningens skick. Nödvändiga radio- och telefonförbindelser testas regelbundet och eventuella fel meddelas i nödvändig utsträckning även till samarbetsparterna. Förbindelserna till grannländernas sjöräddningscentraler testas regelbundet.

### 3.3.4 Ledningsutrustning

Ledningsutrustningen i sjöräddningens ledningscentral inkluderar meddelande-, övervaknings- och inspelningssystem, olika situations- och kartnivåer samt sjöräddningslitteratur fastställd av IMO.

#### Signalsystem

I sjöräddningens ledningscentral upprätthålls ett register över nödvändiga kontakt-nummer. Alla samverkansmyndigheter är skyldiga att meddela sjöräddningsmyndigheten om kontaktnummer som ändras. Operatörerna uppdaterar uppgifterna om myndigheterna eller räddningsenheterna som deltar i sjöräddningen.

I sjöräddningens ledningscentral används ett inspelningssystem för meddelandefrafiken som gör det möjligt att banda telefon- och radiotrafiken (inkl. VIRVE-meddelandefrafik). Följande händelser som kommit till kännedom, registreras permanent i systemet och inspelningsbandet sparas;

- storolyckor,
- olyckor där en eller flera människor omkommer,
- olyckor där en eller flera människor skadas allvarligt samt
- all trafik som stör meddelandefrafiken (bl.a. busringningar och sabotage).

Radioutrustningen i sjöräddningens ledningscentral är VHF- och MF-DSC-radio-system som täcker hela Finlands sjöräddningsansvarsområde eller sjöräddningsdistriktsområde samt VHF- och MF-radiotelefonssystem. VHF-kanalerna 70 (DSC) och 16 samt MF-frekvensen 2187,5 kHz (DSC) har jour. Också luftfartsradion och NAVTEX-mottagaren ingår i centralens radioutrustning.

För VIRVE-signalförbindelserna har VIRVE DWS-terminaler, fordonsstationer samt mobilenheter placerats i centralerna.

#### Övervakningssystem

Syftet med sjöräddningens övervakningssystem är att skapa förutsättningar för centralen att följa med sjötrafiken och förändringar i den. På detta sätt kan centralen hålla sig ajour om händelserna inom ansvarsområdet för sitt eget sjöräddningsdistrikt och upprätthålla hög beredskap för att reagera på eventuella händelser. Centralen använder följande övervakningssystem;

- sjölägesbild i realtid,
- luftlägesbild samt
- bilder från övervakningskameror i realtid.

#### Kartverk

Följande kartverk är placerade och upprätthålls i sjöräddningens ledningscentral;

- väggkartor över Finlands sjöräddningsansvarsområde eller sjöräddningsdistriktets ansvarsområde. På denna nivå finns också sjöbevakningsområdenas och sjöbevakningsstationernas verksamhetsområden, evakueringscentralerna samt evakueringsplatserna utsatta,



- allmänna kartor 1:200 000 eller 1: 350 000 över sjöräddningsdistriktsområdena,
- flygkartor 1: 500 000,
- sjökort 1:50:000 över sjöräddningsdistriktsområdena,
- topografikartor 1:50 000 över det egna sjöräddningsdistriktsområdet,
- hamnkartor 1:20 000 över hamnarna inom det egna sjöräddningsdistriktet samt
- städernas guidekartor i nödvändig omfattning.

### **Inspelningssystem**

I sjöräddningens ledningscentral finns inspelningssystem för telefon- och radio- trafik. Också sjöläges- och luftlägesbilderna och övervakningskamerabilderna kan sparas.

### **Sjöräddningslitteratur**

IMO har publicerat en lista över publikationer och dokument som skall finnas i sjöräddningens ledningscentral.

Nedan finns en lista över de viktigaste internationella publikationerna som skall finnas i sjöräddningens ledningscentral.

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).
- International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979, as amended
- International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, Volumes I, II and III.
- Amendments to the IAMSAR Manual (Volumes I, II and III)
- NAVTEX Manual
- International SafetyNet Manual
- Joint IMO/IHO/WHO Manual on Maritime Safety Information (MSI)
- International Code of Signals
- International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, as amended
- IMDG Code Supplement: Emergency Procedures (EmS); Medical First Aid Guide (MFAG); Reporting Procedures; Packing Cargo Transport Units; Safe Use of Pesticides; INF Code and Appendix

## **3.4 Samarbete**

### **3.4.1 Sjöräddningens ledningscentraler**

Den internationella grunden för kuststaternas sjöräddningssystem samt samverkan i räddningsaktiviteterna i sjöolyckor, är det Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om efterspanings- och räddningstjänsten till havs, som ingicks i Hamburg år 1979, den s.k. Hamburgkonventionen. Finland anslöt sig till konventionen år 1986.

I fråga om sjöräddningstjänsten är de olika ländernas nationella lagstiftningar avvikande och verkställs på olika sätt, t.ex. i Östersjöländerna finns det inte ens två helt identiska sjöräddningssystem.

## **Finland**

I Finland är gränsbevakningsväsendet som hör till inrikesministeriet, den ledande sjöräddningsmyndigheten

Ansvarsområdet för Finlands sjöräddningstjänst är indelat i Västra Finlands och Finska vikens sjöräddningsdistrikt, enligt distriktsindelningen mellan sjöbevakningssektionerna.

Sjöräddningens ledningscentraler leder sjöräddningens efterspanings- och räddningsverksamhet. Inom Västra Finlands sjöräddningsdistrikt i Åbo finns sjöräddningscentralen Åbo (MRCC Åbo). I Vasa, underställd sjöräddningscentralen, finns sjöräddningsdistriktscentralen Vasa (MRSC Vasa). Inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt i Helsingfors finns sjöräddningsdistriktscentralen Helsingfors (MRSC Helsingfors).

## **Sverige**

I Sverige ansvarar sjöfartsverket för sjöräddningsverksamheten. Sjöräddningscentralen finns i Göteborg (MRCC Göteborg). I samma utrymmen finns också Sveriges nationella flygräddningscentral.

## **Estland**

I Estland ansvarar Estlands Gränsbevakningsväsende för sjöräddningsverksamheten. Sjöräddningscentralen finns i Tallinn (JRCC Tallinn). I samma utrymmen finns också Estlands riksflygräddningscentral. Sjöräddningsdistriktscentralerna finns i Narva-Jõesuu (MRSC Narva-Jõesuu), på Dagö (MRSC Kärkla) och Ösel (MRSC Kuressaar).

## **Ryssland**

I Ryssland är trafikministeriets sjötrafikavdelning den ansvariga myndigheten för sjöräddningsverksamheten. Sjöräddningscentralen finns i St. Petersburg (MRCC St. Petersburg). De luftfartyg som behövs för sjöräddningsuppgifter begärs i allmänhet från flygräddningscentralen i Moskva. Det finns inga sjöräddningsdistriktscentraler.

## **Lettland**

I Lettland ansvarar marinen för sjöräddningstjänsten. Sjöräddningscentralen finns i Riga (MRCC Riga). Distriktscentralerna finns i Liepaja (MRSC Liepaja) och i Ventpils (MRSC Ventpils).

## **Litauen**

Klaipeda hamnförvaltning som är underställd trafikministeriet, ansvarar för sjöräddningsverksamheten i Litauen. Sjöräddningscentralen finns i Klaipeda (MRCC Klaipeda).

## **Polen**

I Polen ansvarar ett kommersiellt statligt företag för sjöräddningsarrangemangen. Sjøräddningscentralen finns i Gdynia (MRCC Gdynia). Sjøräddningsdistriktscentralen finns i Swinoujście.

## **Tyskland**

Tysklands sjöräddningssällskap ansvarar för sjöräddningsverksamheten i Tyskland. Sjøräddningscentralen finns i Bremen (MRCC Bremen). Luftfartyg som behövs för sjöräddningsuppgifter alarmeras via flygräddningscentralen.

## **Danmark**

Danska flottan som är underställd försvarsministeriet, ansvarar för sjöräddningsverksamheten i Danmark. Sjøräddningscentralen finns i Århus (JRCC Århus).

## **Norge**

I Norge ansvarar justitie- och polisministeriet för sjöräddningsverksamheten. Sjøräddningscentralerna finns i Stavanger (MRCC Stavanger) och Bodø (MRCC Bodø). Räddningsverksamheten är i sin helhet sammanslagen och omfattar sjö- och lufträddningstjänsten samt räddningsväsendet iland.

## **Övriga länder**

När kontakt önskas med ett sjöräddningssystem i ett annat land, tas direkt kontakt med sjöräddningscentralen som ansvarar för de internationella förbindelserna i det aktuella landet.

## 3.4.2 Räddningsväsendet

### 3.4.2.1 Nödcentralverket

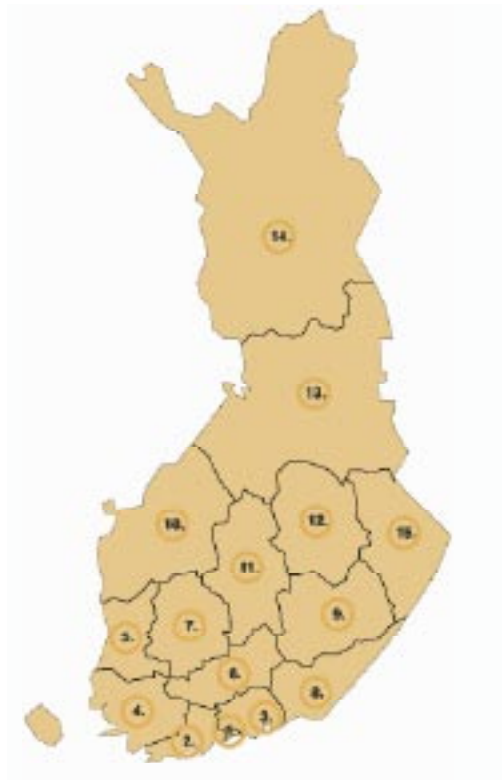
Nödcentralverket deltar i alarmeringen av personal för efterspanings- och räddningsenheternas samt sjöräddningstjänstens uppgifter enligt separat överenskommelse.

Det finns 15 nödcentraler i olika delar av Finland, med undantag av Åland. Nödcentralen skall ta emot larm som hör till räddnings-, polis-, social- och hälsoväsendets verksamhetsområde, övriga anmälningar som gäller säkerheten för människor, miljö och egendom samt förmedla dem till olika hjälpande myndigheter samt andra samverkansparter.

Den administrativa Nödcentralsenhetens lokaler finns i Björneborg och dess uppgift är att leda, styra, övervaka samt utveckla nödcentralernas verksamhet.

Nödnumret är 112 och det används i alla europeiska länder.

### Nödcentraler



1. Helsingfors
2. Västra Nyland
3. Östra och Mellersta Nyland
4. Egentliga Finland
5. Satakunda
6. Tavastland
7. Birkaland
8. Sydöstra Finland
9. Södra Savolax
10. Österbotten
11. Mellersta Finland
12. Norra Savolax
13. Norra Österbotten och Kajana
14. Lappland
15. Norra Karelen
16. Ådalarna

### 3.4.2.2 Regionala räddningsverk

De regionala räddningsverken deltar i sjöräddningsuppgifterna genom att tillhandahålla personal och utrustning inom de egna verksamhetsområdena. Räddningsverkets enheter alarmeras via nödcentralen.

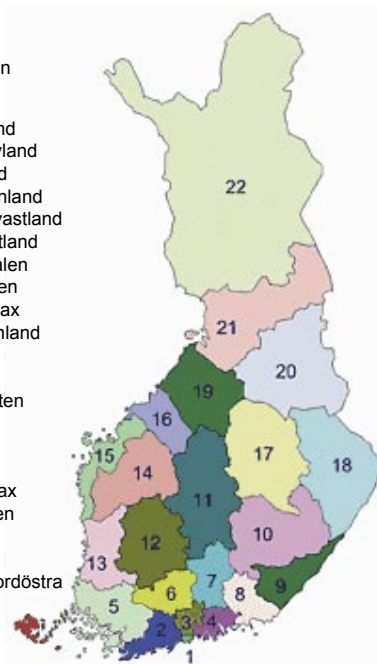
Det finns 22 regionala räddningsverk i Finland och dessa sköter räddningsväsendets uppgifter. De enskilda kommunerna är ändå skyldiga att ordna släckvattenförsörjning, bygga befolkningsskydd samt bygga och sköta underhållet av kommunens egna ledningscentraler för undantagsförhållanden.

## Räddningsområden

**I början av år 2004 över-  
togs ansvaret för rädd-  
ningsverksamheten, som  
tidigare hört till de enskil-  
da kommunerna, av 22 re-  
gionala räddningsverk.**

Räddningsområden

1. Helsingfors
2. Västra Nyland
3. Mellersta Nyland
4. Östra Nyland
5. Egentliga Finland
6. Centrala Tavastland
7. Östra Tavastland
8. Kymmenedalen
9. Södra Karelen
10. Södra Savolax
11. Mellersta Finland
12. Birkaland
13. Satakunda
14. Sydösterbotten
15. Österbotten
16. Mellersta Österbotten
17. Norra Savolax
18. Norra Karelen
19. Ådalarna
20. Kajana
21. Uleåborg-Nordöstra Österbotten
22. Lappland



### 3.4.3 Flygräddningstjänsten

Luftfartsmyndigheterna deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten och utnyttjar då luftfartens räddningstjänstsystem.

I den räddningsverksamhet som krävs i farosituationer och olyckor i luftfartstrafiken, har luftfartsmyndigheterna det allmänna ledningsansvaret och därmed sammanhängande arrangemang, fram till den punkt då olycksflygfartyget har lokaliserats. Därefter bestäms det allmänna ledningsansvaret för aktiviteterna, beroende på olycksplats, enligt förordningarna om sjöräddningstjänsten eller räddningsväsendet.

#### Flygräddningscentralen

Samarbetet med flygräddningscentralen sker via de två flygräddningscentraler som upprätthålls av Luftfartsverket. Tammerfors flygräddningscentral (ARCC Tammerfors) fungerar i anslutning till Södra Finlands kontrollcentral (EFES), och Rovaniemi flygräddningscentral (ARCC Rovaniemi) i anslutning till Norra

Finlands kontrollcentral (EFPS). Verksamhetsgränsen mellan flygräddningscentralerna går längs axeln Nurmes – Haapajärvi – Kalajoki. Flygräddningsledaren leder flygräddningsaktiviteterna i flygräddningscentralen.

### **3.4.4 Övriga myndigheter**

#### **3.4.4.1 Polisen**

Polisen deltar i sjöräddningstjänsten genom att tillhandahålla personal och utrustning. Polisens enheter alarmeras via nödcentralen.

Polisorganisationen har tre nivåer. Inrikesministeriets polisavdelning är polisens högsta ledning. Under denna fungerar bl.a. polisens länsledningar (5 st) och polisens riksenheter.

Lokalpolisverksamheten är administrativt placerad i häradet (90 st). Polis-inrättningarna i häraderna är underställda polisens länsledning.

Polisen ansvarar för efterspaning av en försvunnen person på land- och insjöområden. Polisen kan ge denna terrängefterspaning eller en del av den, i uppdrag åt en för verksamheten ansvarig enhet inom gränsbevakningsväsendet eller försvarsmakten, dock ändå så att polisen fortfarande har helhetsansvaret.

#### **3.4.4.2 Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket bevakar havsområdet med hjälp av servicesystemet för fartygstrafik, för att upptäcka och lokalisera farosituationer, samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att tillhandahålla personal och utrustning.

Sjöfartsverket är den myndighet som ansvarar för säkerhet, farledshållning och sjökartläggning i sjöfarten samt för bistånd och förbindelsefartygstjänster i vintersjöfarten. Sjöfartsverket ansvarar också för sjötrafikdirigeringen och -lotsningen.

För att trygga sjöfarten skaffar sjöfartsverket de nödvändiga tjänsterna från af-färsverk som grundats, eller från andra företag. Sjöfartsverkets centralförvaltning finns i Helsingfors.

#### **Vakthavande sjöfartsinspektör**

Det finns två jourhavande sjöfartsinspektörer utanför tjänstetid, den enas verksamhetsområde täcker Finska viken och Insjöfinland, och den andras Skärgårdshavet och Bottenviken.

#### **VTS**

VTS eller Vessel Traffic Service är lednings- och stödtjänsten för fartygstrafik, vars syfte är att öka sjöfartssäkerheten, främja smidig och effektiv fartygstrafik samt att förebygga olyckor och eventuella miljöskador dessa kan ge upphov till.

VTS-centralernas övervakningsområden täcker alla handelssjöfartsleder längs kusten samt Saimens djupfarleder.

Fartygstrafikledarna i VTS-centralerna följer med fartygstrafiken inom sitt ansvarsområde och upprätthåller samtidigt en lägesbild för sjötrafiken i realtid. Fartygen ges information bl.a. om: trafiken inom VTS-området, farledernas och säkerhetsutrustningens skick samt användbarhet och övriga faktorer som påverkar säker trafikerings. Fartygstrafikledarna kan också ordna trafiken t.ex. med starttillstånds- och begränsningsmetoder samt vid behov ge fartygen navigeringshjälp.

## **GOFREP**

Det obligatoriska rapporteringssystemet för fartyg på Finska viken heter GOFREP (Gulf of Finland Reporting). Systemet täcker det internationella havsområdet på Finska viken och övervakas i samarbete mellan Finland, Estland och Ryssland. Finska vikens sjötrafikcentral i Helsingfors tar hand om Finlands andel.

Finska vikens internationella vatten är enligt ett gemensamt avtal indelat i två övervakningsområden. Estland (Tallinn Traffic) övervakar den södra sektorn och Finland (Helsinki Traffic) den norra sektorn. Det östra området av Finska viken hör till Rysslands nationella territorialvatten och övervakas av den ryska VTS-centralen (St Petersburg Traffic).

Alla fartyg vars bruttodräktighet är minst 300 GT, är anmälningsskyldiga för GOFREP.

## **Turku Radio**

Sjöfartsverkets kustradiostation Turku Radio, finns i Pärnäs, Nagu.

Turku Radio skall;

- säkerställa nödradiotrafiken,
- sköta om radiosäkerhetstrafiken som innefattar navigationsvarningar, väderleks- och israppporter samt trafikrapporter för sjöfarare,
- delta i lotsförmedling,
- upprätthålla en databas över farliga laster i syfte att förebygga miljökatastrofer
- förmedla fartygsdata till isbrytardatanätet,
- motta och vidareförmedla anmälningar som fiskefartyg i de finska och de baltiska fiskezonerna är skyldiga att göra enligt EU-förordningar,
- fungera som mottagningspunkt för DGPS-felmeddelanden och vid behov meddela felen till fartygen
- fungera som nationell kontaktpunkt för sjöfartens stödtjänst MAS (Maritime Assistance Service),
- förmedla radiomedical-samtal (läkarsamtal) mellan fartyg och sjukhus samt
- sköta den kommersiella kustradiotrafiken (fartygsradiotrafiken).

### 3.4.4.3 Försvarsmakten

Försvarsmakten övervakar havsområdet för att upptäcka och lokalisera farosituationer i anslutning till övervakning av den territoriella integriteten, samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att tillhandahålla specialexpertis, personal och utrustning.

I fråga om sjöräddningsuppgifter är det mest marinens truppförband, Skärgårdshavets marinkommando och Finska vikens marinkommando som deltar i det praktiska samarbetet.

Huvudbasen för Skärgårdshavets marinkommando finns i Pansio i Åbo, och huvudbasen för Finska vikens marinkommando i Obbnäs.

Marinkommandona ansvarar inom sina ansvarsområden för ledningen av havsövervakningen och tryggnad av den territoriella integriteten. Marinkommandonas ledningscentraler är sjöräddningscentralens och – distriktscentralernas viktigaste samarbetsparter.

Försvarsmakten har också luftfartyg som är lämpade för sjöräddning. Luftfartygen alarmeras via flygräddningscentralen.

### 3.4.4.4 Social- och hälsovårdsmyndigheterna

Social- och hälsovårdsmyndigheterna ordnar och upprätthåller tjänster inom den medicinska räddningsverksamheten samt sköter om den psykosociala vården av de räddade. I räddningsoperationen koordineras aktiviteterna på så sätt, att så bra medicinsk och fysisk samt psykisk vård som möjligt, kan ges åt de räddade.

Alarmeringen av social- och hälsovårdsmyndigheterna sker via nödcentralen eller på separat överenskommet sätt.

### 3.4.4.5 Miljömyndigheterna

Miljömyndigheterna ansvarar tillsammans med andra myndigheter för bekämpning av fartygs-olje- och fartygskemikalieskador som fartyg ger upphov till i samband med sjöolyckor, i den utsträckning som stadgas i lagstiftningen om förebyggande av vattenföroreningar, samt bistår gränsbevakningsväsendet med expertis inom det egna verksamhetsområdet.

Till miljöministeriets förvaltningsområde hör bl.a. Finlands Miljöcentral (SYKE) och 13 regionala miljöcentraler.

#### **SYKE:s miljöskadejour**

Finlands Miljöcentral (Syke) har miljöskadejour dygnet runt. SYKE:s miljöskadejour täcker bl.a. fartygsolyckor som kan innebära risk för oljeskada eller annan miljöskada, stora olje- och kemikalieskador, översvämningsoolyckor och dammskador. SYKE leder bekämpningsåtgärderna om en miljöskada inträffar på öppet vatten.



#### **3.4.4.6 Centralen för undersökning av olyckor**

Centralen för undersökning av olyckor (OTK) skall undersöka olyckor som berör luftfart, sjöfart och spårtrafik och dessutom alla storolyckor och storolyckstillbud, oberoende av olyckstyp. Olyckorna undersöks för att öka säkerheten och förebygga olyckor. OTK fungerar i anslutning till justitieministeriet.

I Finland undersöker OTK sjötrafikolyckor som inträffat;

- på Finlands territorialvatten,
- där ett finländskt fartyg är delaktigt samt
- olyckstillbud i sjötrafiken kan även undersökas

Olyckor som inträffar inom småbåtstrafiken undersöks dock endast om det av särskilda skäl är motiverat att verkställa en undersökning för att öka säkerheten eller för att förebygga nya olyckor. Syftet med undersökningen av en olycka eller ett tillbud i sjötrafik är att förebygga olyckor. Avsikten med undersökningen och undersökningsrapporten är inte att reda ut eventuella ansvars- och skadeersättningsfrågor som olyckan medfört.

#### **3.4.4.7 Tullen**

Tullen deltar i sjöräddningsuppgifter genom att tillhandahålla personal och utrustning. Tullens regionalförvaltning består av tulldistrikt.

#### **3.4.4.8 Meteorologiska institutet**

För sjöräddningstjänsten tillhandahåller Meteorologiska institutet väderleks-, vind-, havsvattenstånds- och sjögångsinformation och vindprognoser, som med tanke på sjöräddningsverksamheten är nödvändig.

Information om väderleksutvecklingen och stöd för beslut i väderberoende operationer, kan begäras av jourhavande meteorologen på Meteorologiska institutet.

#### **3.4.4.9 Havsforskningsinstitutet**

Havsforskningsinstitutet koncentrerar sig på att producera istjänster som behövs i vintersjöfarten samt på uppföljning av Östersjöns eutrofiering samt alg- och miljögifter.

Havsforskningsinstitutet mäter också havsvattenståndet på flera mätstationer längs finska kusten, på en del av stationerna mäts också ytvattentemperaturen. Havsforskningsinstitutet använder bojar för att mäta våghöjden och strömmar, samt utarbetar vågprognoser för Östersjön. Havsforskningsinstitutet utarbetar i samarbete med Meteorologiska institutet rapporter på sjögången på Norra Östersjön och i Bottenhavet samt vattenhöjdsrapporter för kustområdena. Dessutom upprätthåller Havsforskningsinstitutet den beredskap som sjöräddningslagen påbjuder, att ge handräckning för provtagning, analys, driftprognoser och effektbedömningar i olyckssituationer och i samband med miljöskador.

### 3.4.5 Frivilligverksamhet

#### **Frivilliga räddningstjänsten (VAPEPA)**

Flera tiotals organisationer hör till frivilliga räddningstjänsten, dvs. VAPEPA, t.ex. räddningsväsens-, första hjälps-, vägtjänst-, idrotts- och försvarsorganisationer. VAPEPA har ca 1700 larmgrupper och ca 30 000 frivilliga.

Finlands Sjöräddningssällskap koordinerar den frivilliga räddningstjänsten till lands och till sjöss.

Finlands Röda Kors (FRK) koordinerar den frivilliga räddningstjänsten för räddningsväsendets del, i synnerhet till lands.

Finlands Flygförbund koordinerar den frivilliga brandflyg- och lufträddningsverksamheten.

VAPEPA handlar endast på myndighetsorder, ledda av myndigheterna och i situationer då myndigheternas egna resurser inte är tillräckliga. Nationellt är VAPEPA:s största arbetsområde att delta i sjöräddningsuppdrag till havs, och till lands efterspaning av försvunna personer.

#### **Finlands Sjöräddningssällskap**

Finlands Sjöräddningssällskap är rikscentralorganisationen för de frivilliga havs- och sjöräddningsföreningarna. År 2006 fanns det totalt 59 föreningar av vilka ungefär hälften verkar på havsområdet. Havs- och sjöräddningssällskapen har sammanlagt drygt 12 000 medlemmar och de har mer än 140 räddningsfartyg. Frivilliga Sjöräddningstjänsten är näst efter gränsbevakningsväsendet den viktigaste aktören i sjöräddningsuppdrag.

#### **Ålands Sjöräddningssällskap**

På Åland koordineras de frivilliga sjöräddarnas verksamhet av Ålands Sjöräddningssällskap.

### 3.4.6 Rederier

#### **Rederiets säkerhetsledningssystem**

Inom IMO har ett internationellt säkerhetsledningssystem, dvs. ISM-koden (International Safety Management Code) beretts som behandlar säker ledning inom rederiverksamheten och verksamheten inom fartygets säkerhetsorganisation.

Enligt ISM-koden måste rederiet utse en person som har direkt kontakt med rederiets högsta ledning. Den utsedda personen ansvarar för och har bestämmanderätt över frågor som gäller säkerheten i fartygsverksamheten och förebyggande av miljöförstöring.

### **3.4.7 Lagstiftning gällande fartygs- och hamnsäkerhet**

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO har gett antiterrorbestämmelser, dvs. ISPS-regeln (International Ship and Port facility Security). På basis av ISPS-reglerna har en lag om säkerhetsåtgärder stiftats i Finland.

Gränsbevakningsväsendets specialuppgifter inkluderar bl.a. upprätthållande av en kontaktpunkt för anmälningar om säkerhetshot mot fartyg eller hamnbyggnader och för säkerhetslarm, samt vidare rapportering om dessa. Gränsbevakningsväsendet tar också emot och förmedlar säkerhetslarm från finländska fartyg, även då de befinner sig på andra ställen än i en finländsk hamn eller när de håller på att anlända till en finländsk hamn. Larmen förmedlas också till förvaltningen i sådana stater som ligger i närheten av det ställe där fartyget rör sig. Sjöräddningscentralen Åbo fungerar som den kontaktpunkt som avses i lagen om säkerhetsåtgärder.

## **3.5 Presstjänst och information**

### **3.5.1 Sedvanliga sjöolyckor**

I normala sjöräddningshändelser gör MRCC eller MRSC ett situationsenligt meddelande. För informationsförmedlingen används bl.a. sjöbevakningssektionernas Internetsidor och multifaxdistributioner. Mediarepresentanternas samtal dirigeras till särskilda informationsnummer och i normalfall svarar MRCC eller MRSC på samtalen och ger information också per telefon.

### **3.5.2 Allvarliga sjöolyckor eller storolyckor**

Allvarliga olyckor intresserar den stora allmänheten och då är det viktigt att snabbt inleda informeringen.

#### **Informeringen i initialskedet**

I centralernas verksamhetsplaner har direktiv utarbetats för informeringen i initialskedet. Sjöräddningsledaren (SMC) ansvarar för den första informeringen och dessutom för informeringen tills den planliga tilläggspersonalen anländer och kan fortsätta informeringen.

#### **Informeringen efter första informeringen**

Efter första informeringen övertar den tilläggsperson som nämns i sjöbevakningssektionernas verksamhetsplan, ansvaret för informeringen. Denna person inleder informeringen och informationsorganisationen förstärks enligt planen. MRCC eller MRSC kan också svara på samtal från medierna, om ledningen av räddningssituationen tillåter det.

## **Presskonferenser**

Presskonferenser arrangeras med lämpliga intervaller med tanke på situationen; medierna får förhandsmeddelande om dessa i god tid. Presskonferensen tillfredsställer informationsbehovet som både myndigheterna och rederiet för det eventuella olycksfartyget har.

### **3.5.3 Faktorer att beakta i informeringen**

- i all informering bör saker som skall hållas hemliga beaktas, t.ex. detaljer som gäller en eventuell brottsutredning samt offrens identitet,
- informeringen om olycksfartyget, besättningen och passagerarna samt räddningsverksamheten på själva fartyget, sköts av fartygsrederiet och befälhavaren,
- den aktuella räddningsmyndigheten ansvarar för informeringen om räddningsverksamheten och evakueringscentralen,
- polisen ansvarar för informering om offer och räddade,
- undersökningskommissionen informerar om olycksutredningen,
- inga spekulationer om orsakerna som eventuellt föranlett olyckan presenteras samt
- när räddningen av människoliv är avslutad och ledningsansvaret för olyckan överflyttats till en annan myndighet, övergår också informeringsansvaret till personen med ledningsansvaret om inget annat separat överenskommit i frågan.



