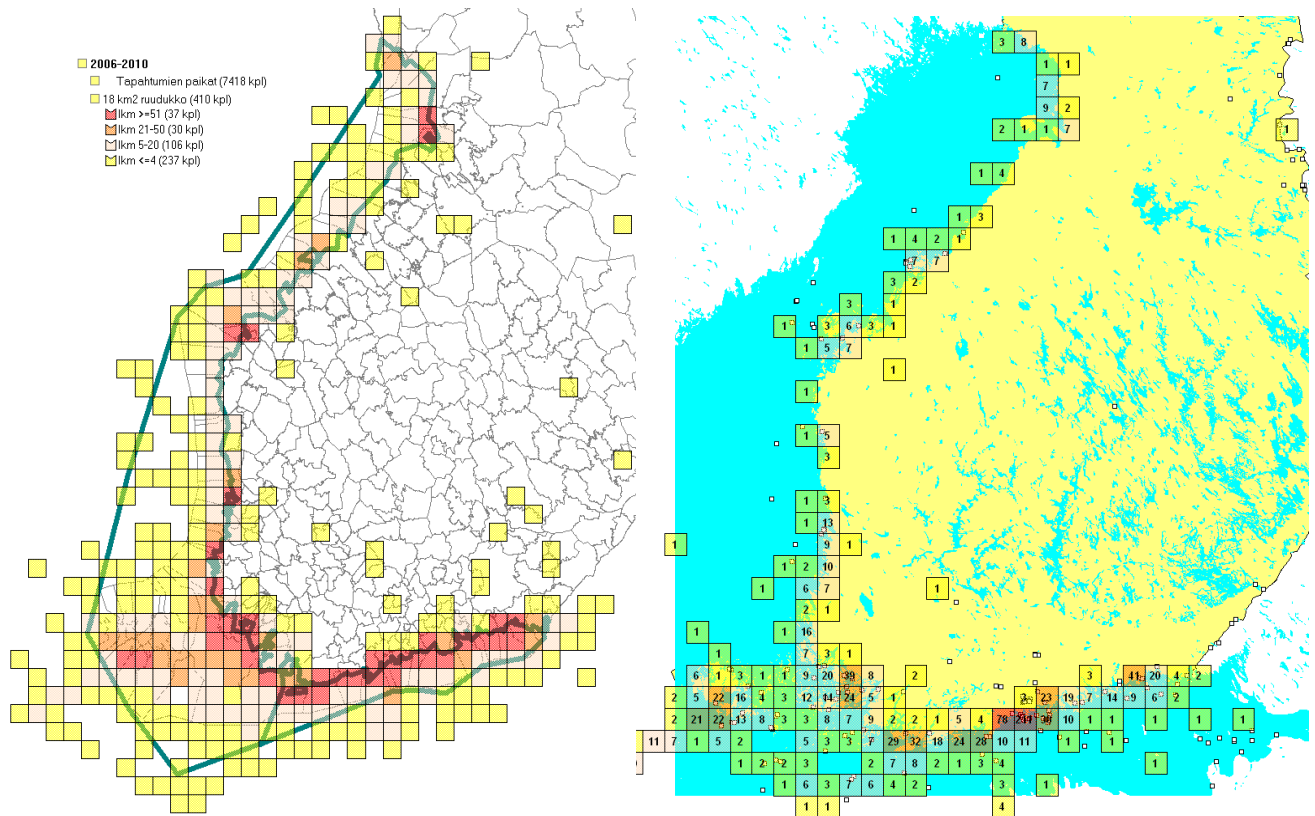


SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTENS HOTANALYS

1. Regionala kärnområden

Även om det i stort sett sker lika många sjöräddningsincidenter inom Västra Finlands och Finska vikens sjöräddningsdistrikt, koncentreras sjöräddningsincidenterna kraftigt till vissa regionala områden. I närheten av stora bosättningscentra förekommer även de livligaste "olycksområdena" mätt i antalet sjöräddningsincidenter. Dessa områden är bl.a. området utanför huvudstadsregionen och havsområdet mellan Åbo och Nagu.



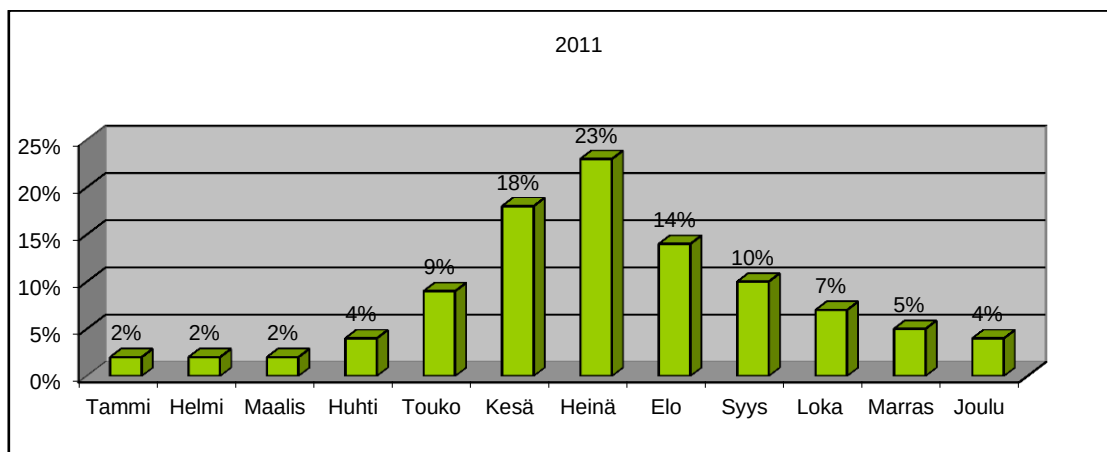
I bilden nedan anges antalet sjöräddningsincidenter per ruta motsvarande 20 x 20 km. Bilden till vänster anger incidenter under perioden 2006 – 2010 (totalt ca 7 500 incidenter) och bilden till höger sjöräddningshändelserna 2011 (ca 1 500 incidenter).

2. Tidsmässigt förhållande

I hela landet sker cirka 55 procent av sjöräddningsincidenterna under månaderna juni–augusti. Den klart livligaste månaden är juli (ca 23 procent).

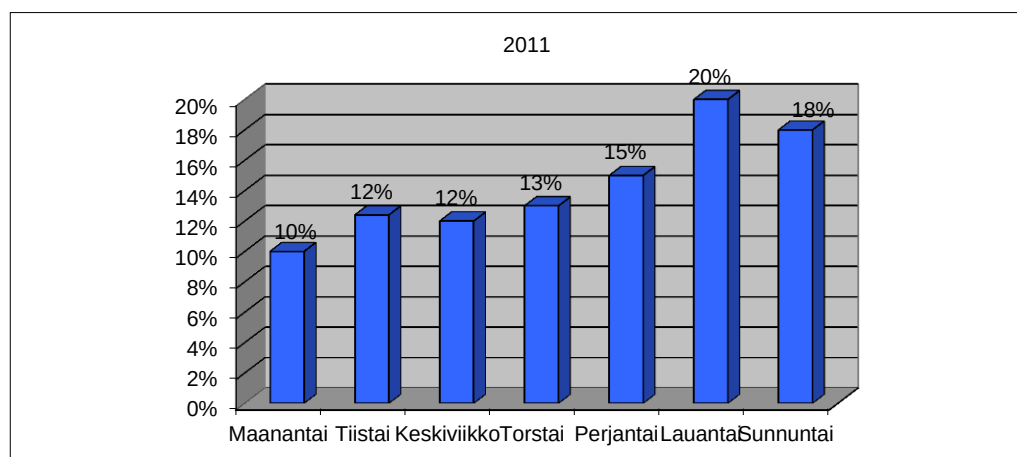
Sjöräddningsincidenter per månad 2011:

Januari	2 %	Juli	23 %
Februari	2 %	Augusti	14 %
Mars	2 %	September	10 %
April	4 %	Oktober	7 %
Maj	9 %	November	5 %
Juni	18 %	December	4 %



Även veckodagarna inverkar på antalet uppdrag. Sjöräddningsincidenter efter veckodag 2011:

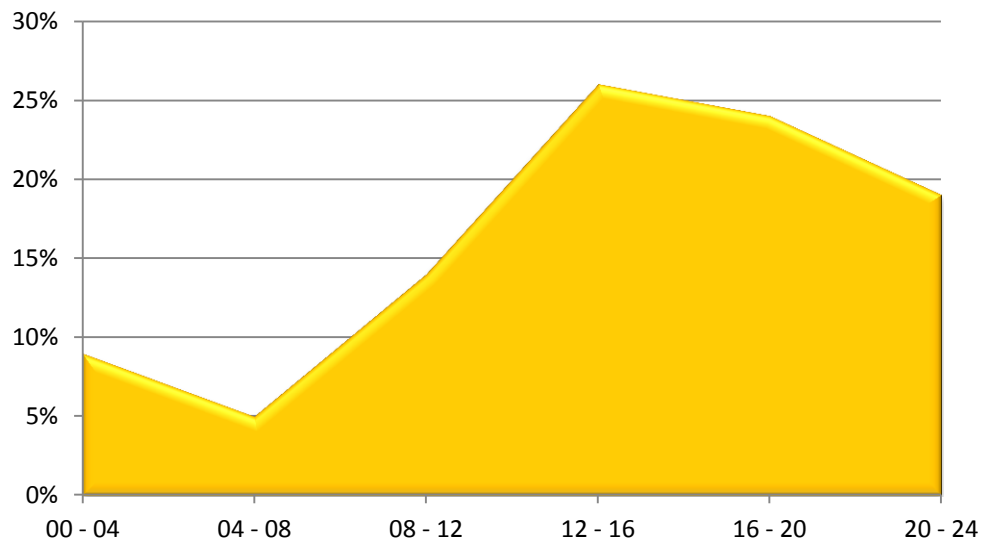
Måndag	10 %
Tisdag	12 %
Onsdag	13 %
Torsdag	13 %
Fredag	15 %
Lördag	19 %
Söndag	18 %



De flesta sjöräddningsincidenterna sker mellan klockan 16 och 20. Grovt taget sker 70 % av sjöräddningsincidenterna mellan klockan 12 och 24.

Nedan en noggrannare tidsmässig fördelning för 2011 (fördelning enligt begynnelse-tidpunkten för incidenten):

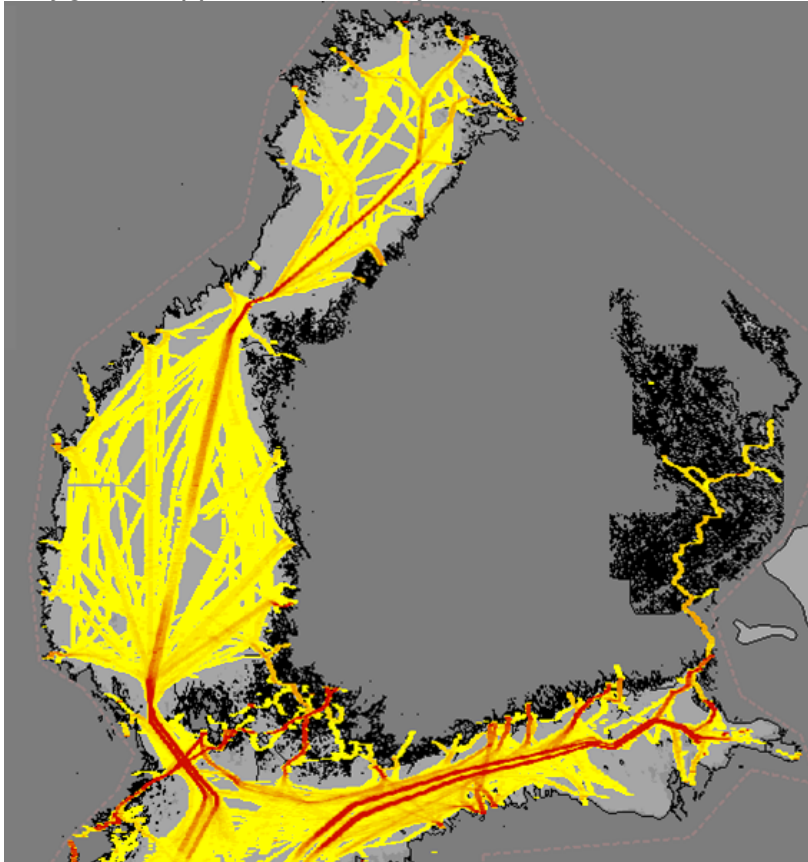
00-04	9 %	12-16	26 %
04-08	5 %	16-20	24 %
08-12	14 %	20-24	19 %



Statistiskt sett är risken för ett sjö haveri på Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsområde störst en lördag i juli kl. 12–24.

3. Handelssjöfart

Av nedanstående bild framgår fartygstrafiken på Norra Östersjön. Uppgifterna baserar sig på den information som insamlats i det automatiska identifikationssystemet (AIS) av fartyg som upprätthålls av Skyddskommissionen för Östersjön (HELCOM).



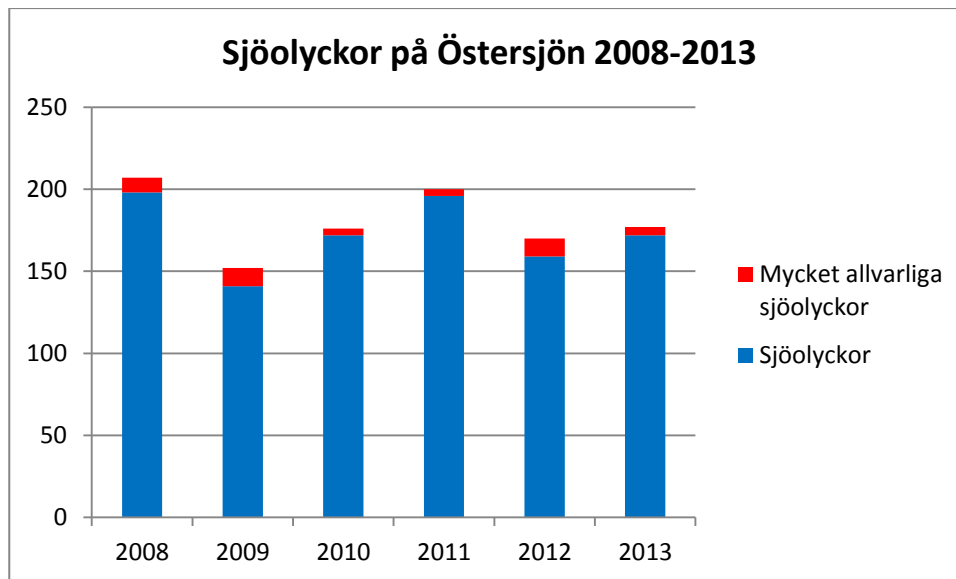
I hamnarna kring Östersjön hanterades laster på totalt 839,4 miljoner ton 2012. Andelen i ryska hamnar uppgick till en fjärdedel. Beräknat utifrån mängden var de största hamnarna i hela området Primorsk, S:t Petersburg och Ust –Luga. Volymerna inom Östersjöfarten ökade med ca 6 % under perioden 2006 – 2012. Mest betydande var ökningen i hamnarna i Ust-Luga, Klaipeda och Riga. I synnerhet oljetransporterna i Ust-Luga hamn har ökat under de senaste åren. Enligt dagens uppskattningar var sjötransportmängderna på Östersjön 2013 en aning större än året innan.

Enligt en undersökning fram till 2030 beräknas sjötransporterna på Östersjön öka med ca 30 % från nivån 2010. Ökningen tros främst gälla containertrafik och koncentrera sig till området kring S:t Petersburg. Flera osäkerhetsfaktorer är relaterade till uppskattningarna. Vilken betydelse ersättande bränslen har i framtiden är för tillfället en stor fråga. I snitt skedde 180 haverier på Östersjön under perioden 2008 – 2013 och av dessa klassades i snitt 7 stycken som mycket allvarliga. Inga avsevärda ändringar kan skönjas när man undersöker utvecklingstrender gällande olyckor till sjöss.

Sjösäkerheten på Östersjön kan utifrån sin historia beskrivas i dag som måttlig i jämförelse med övriga viktiga havsområden i världen. Utifrån uppgifter från hamnstatens utredningar uppfyller de fartyg som rör sig på området i regel även väl myndighetskraven.

Enligt dagen tankemodell som stöder sig på säkerhetsvetenskap kan säkerhetsläget som uppnåtts på Östersjön inte betraktas som permanent, utan läget är exponerat för fortsatta förändringar - det förgångna ger endast uttryck för potentialen. Utgående ifrån olyckstrenden har man traditionellt ansett sig kunna förutse framtida olyckor. Ofta är utvecklingen emellertid inte så här linjär.

På grund av riskernas dynamiska natur, behövs dynamiska metoder för hanteringen av risker. Enbart verksamhet som bygger på författningar räcker inte. Säkerhetsledningssystemet enligt ISM-koden är i detta hänseende ett steg i rätt riktning.



Haverier på Östersjön 2008 – 2013 (LLI: 2014)

3.1 Handelssjöfartens säkerhetsrisker på Östersjön

Av de haverier som skedde på Östersjön 2008 – 2013 gällde största delen torrlastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg. Det antal olyckor som drabbade dessa fartyg översteg avsevärt medeltalet för den specifika fartygsklassen (63,6). Torrlastfartygen var även oftast delaktiga i mycket allvarliga olyckor. Övriga fartyg i denna klass som tydligt översteg medelvärdet (2,9) var fiskefartyg och ro-ro-passagerarfartyg.

I en bedömning av en helhet som består av sjöfartsolyckornas grad av allvar och de fartyg som varit delaktiga, kan man som särskild risk anse de sjöfartsolyckor som drabbat passagerarfartyg och olje- och produkttankfartyg. Antalet olyckor som drabbat dessa fartyg var högre än medeltalet i båda olycksklasserna.

På grund av det stora antalet människor eller den stora mängd olja och oljeraffineringsprodukter kan konsekvenserna av en olycka vara katastrofala.

1) De största riskerna på ett torrlastfartyg kan uppskattas anknyta till bränder och förlisning. Av de faktorer som haft del i förlisningar är det skäl att lyfta fram att lasten flyttat på sig. Bränder och förlisningar har lett till att människor har förlorat livet eller fått svåra skador. Förlisningar har även lett till miljöskador och i samband med dessa bedöms i princip de totala skadorna.

2) De största riskerna på ett ro-ro-passagerarfartyg kan uppskattas vara maskinsador och skador som stör fartygets drift. Dessa skador är de vanligaste. I dessa situationer förlorar fartyget ofta manövrerbarheten vilket kan leda till allvarliga konsekvenser. De olyckor som klassats allvarliga och som drabbat ro-ro-passagerarfartyg gällde främst kollisioner mot kajer i samband med manövreringar i hamnen när hastigheterna var låga.

3) Det som man kan uppskatta utgöra de största riskerna för fiskefartyg är förlisningar på grund av olika orsaker. Olyckorna har krävt flera dödsoffer och i vissa fall har händelseförloppet skett så fort att man inte ens hunnit skicka nödanrop.

4) I fråga om passagerarfartyg är det svår att uppskatta vika de största enskilda riskerna är. Med tanke på tidigare storolyckor kan man bedöma att de fortfarande kan kopplas ihop med förlisningar (m/s Costa Concordia), förlisningar på grund av skador i skrovet (m/s Estonia) och bränder (m/s Scandinavian Star), men även mänskliga faktorer har stor betydelse.

5) Man kan uppskatta att de största riskerna för fartyg i gruppen olje- och produkttankfartyg är grundstötningar. Dessa olyckor var de vanligaste och ett fall ledde dessutom till en miljöskada – även om rätt obetydlig. Grundstötningar som drabbat fartyg av denna klass har lett till omfattande miljöskador, såsom varit fallet i andra länder.

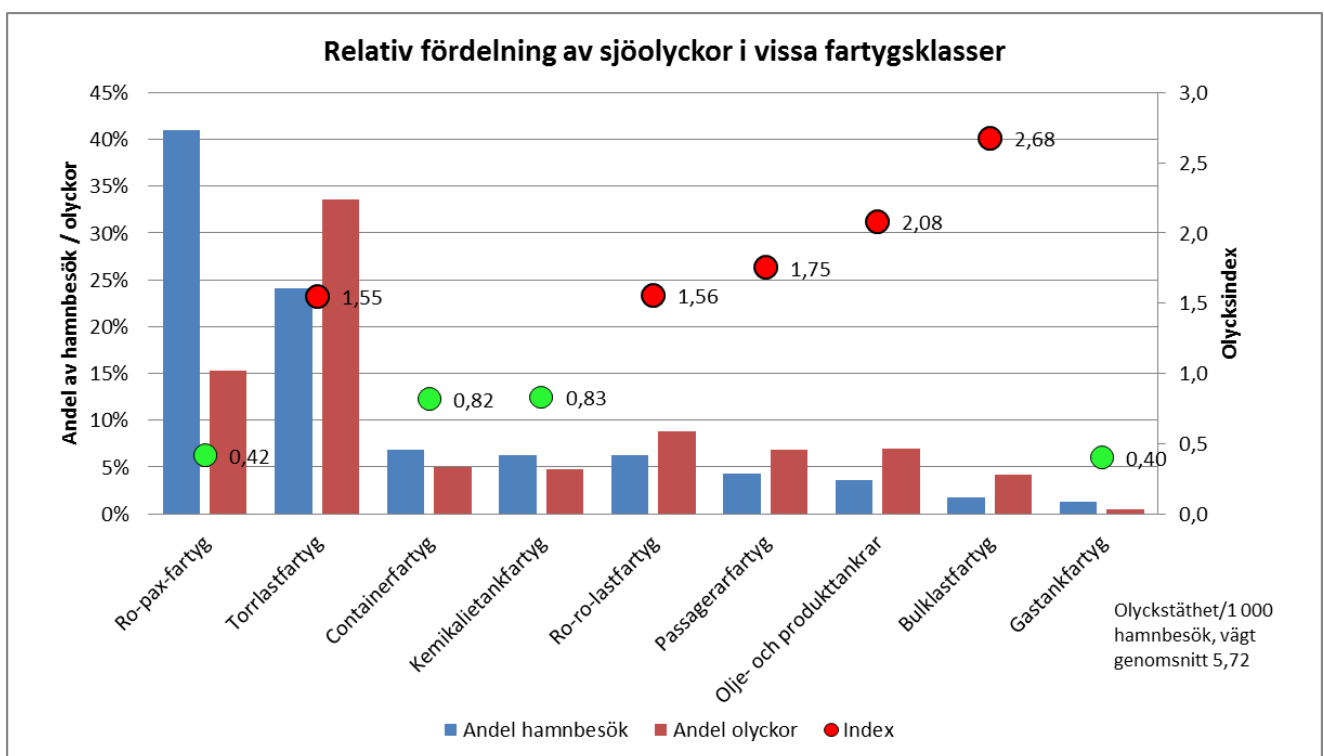


Bild 9. Fartygsklassernas relativa andelar av fartygens hamnbesök och sjöfartsolyckor samt olycksindex specificerat efter fartygsklass.

För sjöräddningens riskanalys har handelssjöfarten indelats i tre större grupper. Grupperna är följande: 1) handelsfartyg 2) fiskefartyg 3) passagerarfartyg över 500 brt. (Utredningsperiod är 2008 inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion (SRR)).

- 1) Av handelsfartygsolyckorna skedde 52 procent inom Västra Finlands sjöräddningsdistrikt och 48 procent inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt.
- 2) Av fiskefartygsolyckorna skedde 64 % inom Västra Finlands sjöbevakningssektions sjöräddningsdistrikt och 36 procent inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt.
- 3) Av passagerarfartygsolyckorna skedde 58 procent inom Västra Finlands sjöbevakningssektions sjöräddningsdistrikt och 42 procent inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt.

Under ett år sker ungefär 30–50 handelsfartygs- och fiskefartygsolyckor i Finland och största delen av dem sker inom Västra Finlands sjöräddningsdistrikt.

Varierande isförhållanden ställer utmaningar i synnerhet för handelssjöfarten inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsområde. Efter flera på varandra följande milda vintrar försämras yrkeskunskapen hos sjöfararna att framföra fartyg i krävande isförhållanden. När isvintrar (såsom åren 2010 och 2011) inträffar efter flera år av milda vintrar har fartygsbefälet lite erfarenhet av att röra sig i isförhållanden och detta ökar olycksrisken. I synnerhet skepp som inte kan framföras i isförhållanden utan assistens av isbrytare rör sig ofta i konvoj. En konvoj av flera fartyg ökar även risken för en olycka. Utmanande havsområden är i synnerhet Bottniska viken i sin helhet, Ålands hav och östra Finska viken.

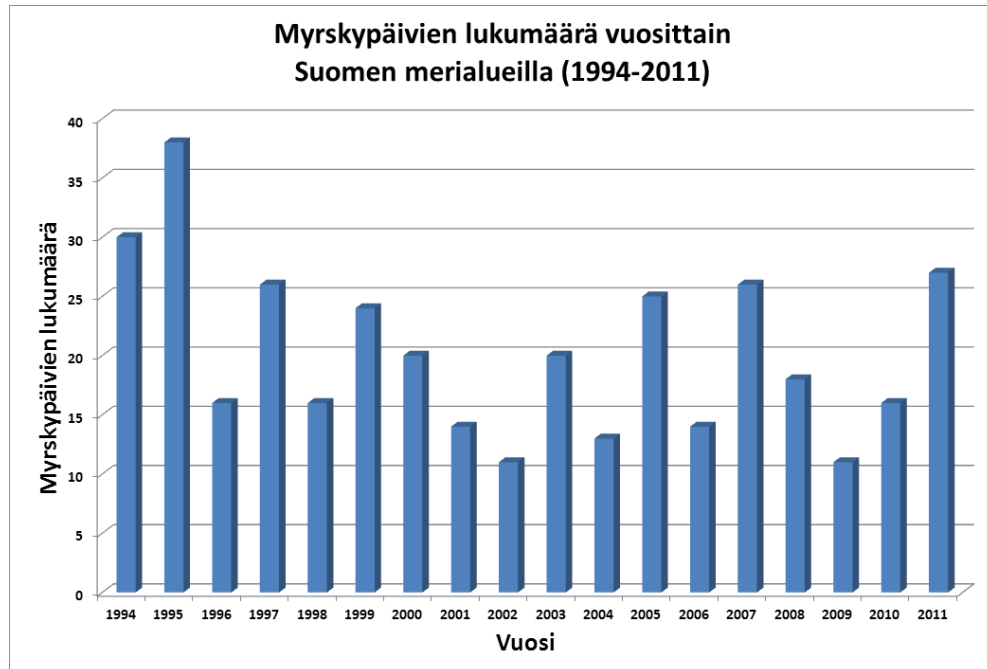
4. Hot till följd av väderleks- och havsförhållanden

Med storm avses kraftiga vindar som orsakas av omfattande lågtryck, varvid vindens medelhastighet under 10 min uppgår till åtminstone 21 m/s. De varar på enskilda orter i allmänhet från några timmar till några dygn. Ett annat fenomen som förorsakar kraftiga vindar till havs är åska. Vindarna under dessa oväder är till varaktighet och omfattning i allmänhet betydligt svagare än de som uppstår vid lågtryck. Ovädren omfattar således rätt små områden och är snabbt övergående störningar i vädret, och det är därför svårt att föra statistik över dem. Dessa förekommer typiskt från maj till september.



Antalet stormdagar i medeltal per månad på Finlands havsområden (1994–2011).

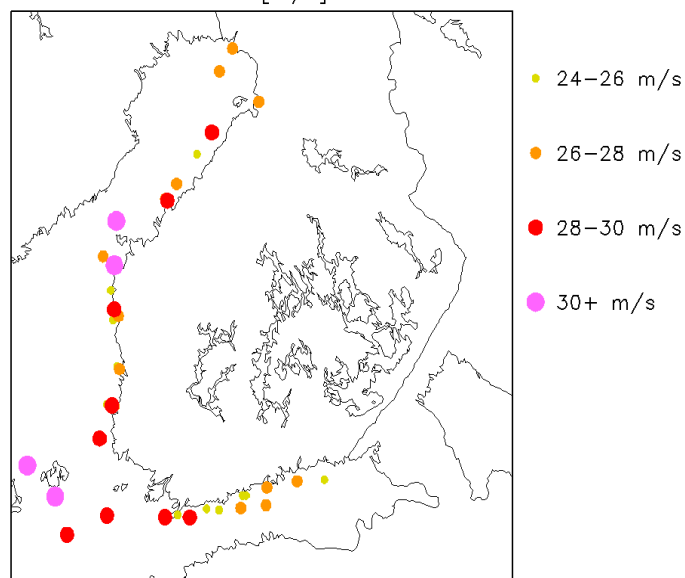
Däremot blåser stormvindarna i samband med lågtryck på Finlands havsområden typiskt under den kalla årstiden då temperaturskillnaden mellan norr och söder är som störst. Även under sommaren kan lågtrycksstormarna vara möjliga, men betydligt ovanligare än under vintermånaderna och i allmänhet svagare. En av de kraftigaste stormarna i Finlands historia nådde de södra havsområdena i slutet av augusti 1890.



Antalet stormdagar per år på Finlands havsområden (1994–2011).

Stora årliga variationer förekommer i fråga om antalet stormdagar beroende på väderleken i det stora hela. Under kalla vintrar (bland annat 2009–2010 samt 2010–2011) är stormarna färre än vanligt eftersom den västliga vinden som medför mild och fuktigt väder är svagare. På motsvarande sätt förekommer det oftare stormar under milda och regniga vintrar (till exempel 2007–2008 samt 2011–2012).

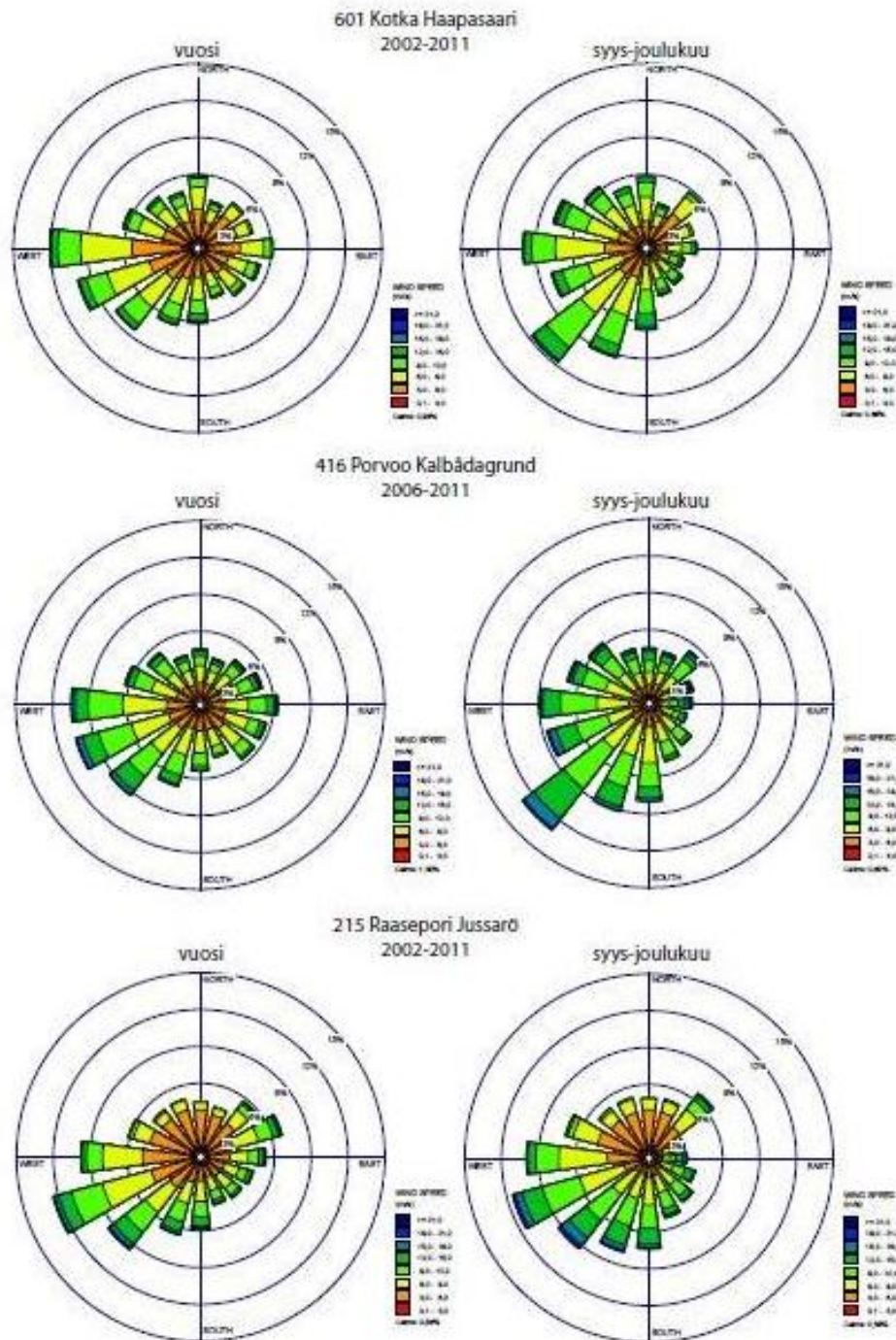
Max. keskituulet [m/s]: 1961 ->



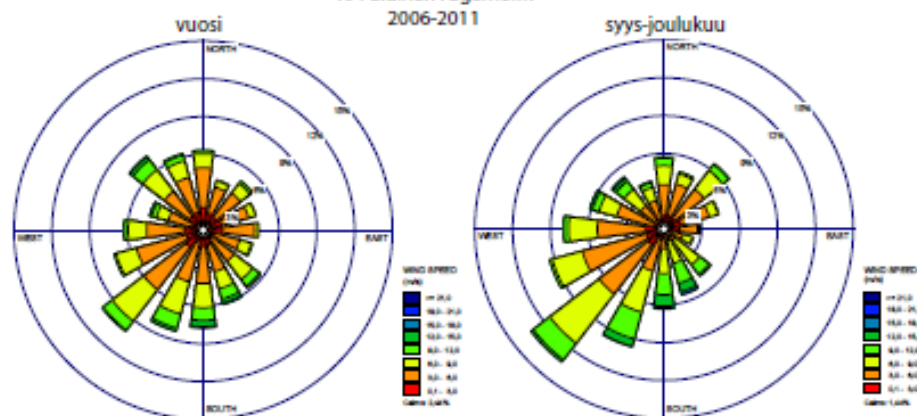
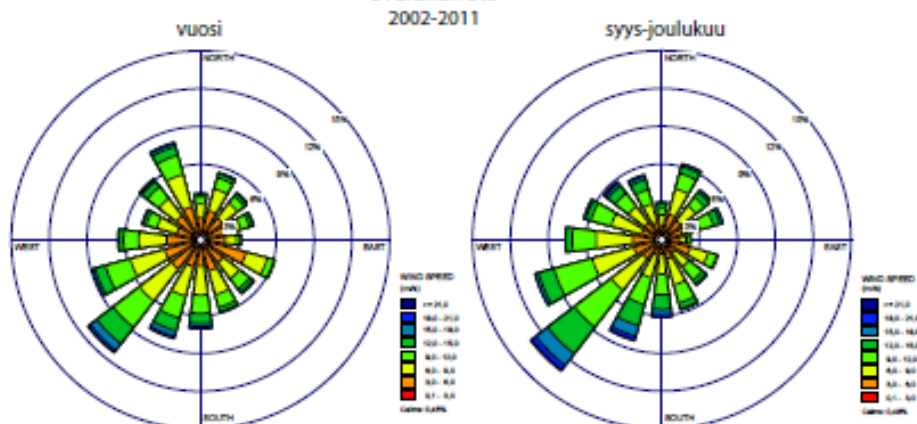
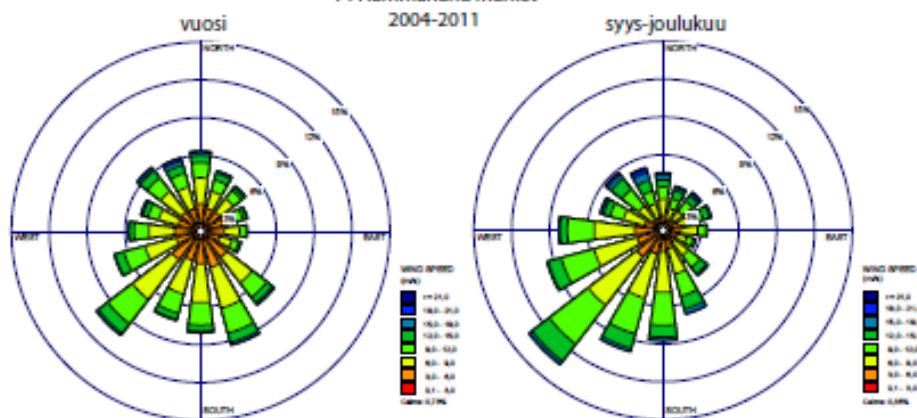
De kraftigaste medelvindarna som mätts under 10 minuter sedan 1961 på observationsstationerna.

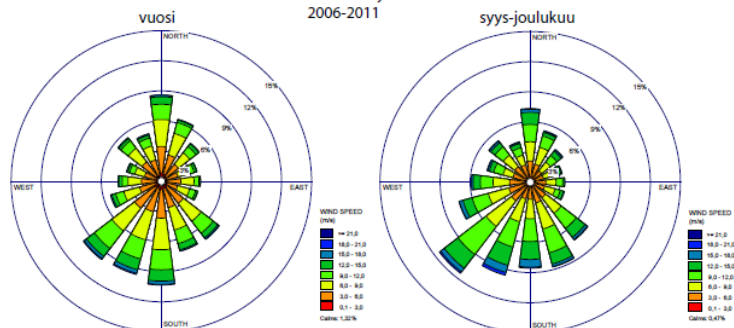
Fördelning av vindriktning och vindhastighet på havsområdena enligt material som samlats in under 10 år (2001–2011). Den ena fördelningen beskriver fördelningen under hela året och den andra fördelningen under höstmånaderna (september–december). Respektive havsområde representerar observationer på några stationer.

Finska viken



Norra Östersjön

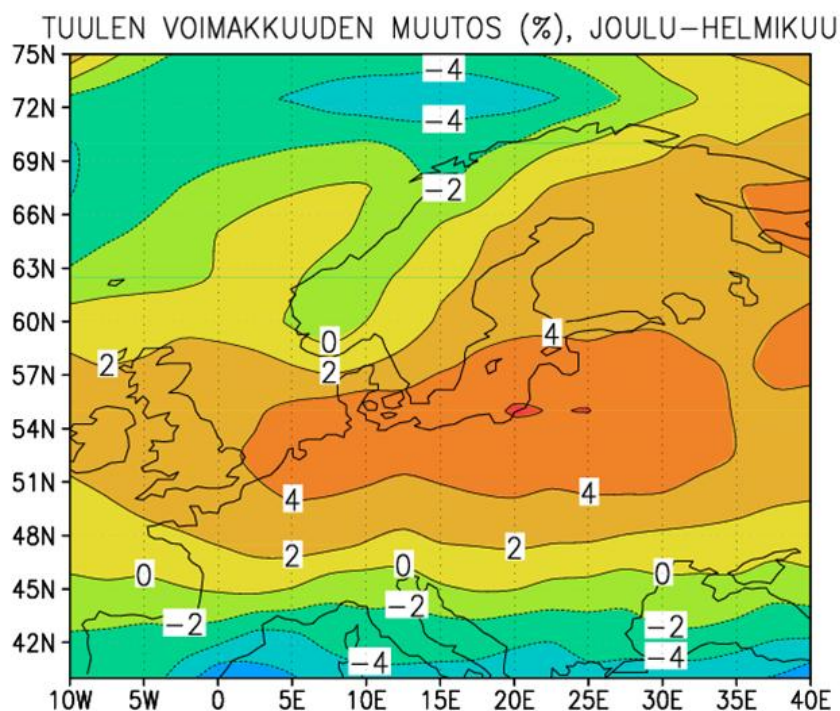
19 Parainen Fagerholm
2006-20112 Parainen Uto
2002-201114 Hammarland Market
2004-2011



Det är svårt att beskriva stormarnas regionala fördelning enbart utifrån materialet från observationsstationerna. Vindmätarna och observationsstationerna har under decennierna genomgått olika förändringar som är krävande att ta i beaktande. På bild 3 åskådliggörs de kraftigaste medelvindarna mätta under 10 minuter på Finlands havsområden sedan 1960-talet. Vindmätarnas olika höjdlägen eller observationsmaterialets olika längder har inte beaktats i de värden som framställs på bilden. I stort sett kan man emellertid konstatera att de absolut kraftigaste medelvindarna mäts typiskt nog längst ut till havs och inte i närheten av kusten. I jämförelse med västra delen av Finska viken eller norra Östersjön är östra Finska viken en aning skyddad av omringande landområden. Grovt taget kan man påstå att riktningen på de typiskt kraftigaste vindarna är från syd eller sydväst. I landets mellersta delar blåser de kraftiga vindarna från väst och nordväst.

Med tanke på framtiden visar bild 5 vintermånadernas s.k. geostrofiska vindförändring från 1980-talet fram till 2090. Det är fråga om en teoretisk vind som räknats ut utifrån lufttrycksskillnader, dvs. den hastighet som skulle råda om inte vinden dämpades av friktionen från underlagets ojämnheter. Utgående ifrån resultaten är den förutsedda förändringen några procent mot det blåsigare hållet.

Resultatet utgör emellertid inte hela sanningen till exempel vad gäller de allra starkaste vindarna. Istället som förutspås minska kommer troligtvis att förändra förhållandena på havsområdena i framtiden mot en situation som gynnar hårda vindar.



Förändringarna av den geostrofiska vindhastigheten under vintermånaderna i procent från 1980-talet till 2090-talet. Medelvärde av nio A1B-klimatmodeller (Gregow et al. 2011)

Isvinterns varaktighet på Finlands havsområden

Jäätalvet 1960-61 - 2009-10																		
	Kemi - Ajos			Valassaaret			Märket			Utö			Helsingin matala			Suursaari		
	X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z
A	13.10.	12.11.	19.12.	15.11.	16.12.	23.11.	31.12.	7.2.	13.3.	30.12.	31.1.	11.3.	12.12.	23.1.	24.2.	12.12.	20.1.	21.2.
B	14.10.	21.11.	1.1.	27.11.	27.12.	21.2.	6.1.	13.2.	16.3.	30.12.	8.2.	25.3.	21.12.	4.2.	12.3.	22.12.	26.1.	29.3.
C	14.4.	11.5.	28.5.	25.2.	30.4.	22.5.	13.2.	25.3.	10.5.	2.2.	25.3.	6.5.	4.1.	31.3.	7.5.	5.1.	7.4.	9.5.
D	29.4.	17.5.	3.6.	18.3.	6.5.	9.6.	13.2.	27.3.	24.5.	3.2.	4.4.	8.5.	11.1.	13.4.	16.5.	3.2.	25.4.	13.5.
E	140	181	217	36	133	170	0 (17)	20	127	0 (14)	25	110	0 (6)	58	122	0 (1)	90	136

A = ensi jäätyminen

B = pysyvän jääpeitteen alku

C = pysyvän jääpeitteen loppu

D = jään lopullinen katoaminen

E = jääpäivien lukumäärä

X = varhaisin päivämäärä

Y = mediaani

Z = myöhäisin päivämäärä

Exempel: Som tidigast lägger sig isen kring Hogland den 12 december och som senast i slutet av februari, närmare sagt den 21 februari. Som tidigast försvinner isen kring Hogland redan i början av februari dvs. den 3 februari, men is kan det ännu förekomma långt in i maj dvs. den 13 maj. En gång lade sig isen inte alls, men vanligtvis ligger isen kvar i tre månader (90 dagar) och ibland i upp till 136 dagar.

5. Hotanalyser

5.1. Hotanalyser som gäller räddande av människor

Vid en storolycka, flertypsolycka samt i en situation med många patienter följer inte räddningsinsatserna i en kontinuitet på varandra, utan man ska samtidigt klara av att rädda människoliv och egendom samt avvärja miljöskador.

Till den värsta möjliga hotbilden för en olycka inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion (SRR) hör alltid evakuering av ett stort passagerarfartyg i svåra förhållanden. Ur sjöräddningstjänstens synvinkel är det värsta möjliga scenariot en sammanstötning mellan ett stort passagerarfartyg och en (kemikalie-)tanker eller ett containerfartyg som transporterar kemikalier då hundratals människor – både passagerare och räddningspersonal – exponeras för det ämne tankern transporterar. Samtidigt begränsar det kemiska ämne eller den gas som läckt ut i anseende grad antalet enheter och deras verksamhetsförutsättningar.

Riskobjekt för en storolycka är passagerarfartyg, förbindelsefartyg, vattenbussar och stora lastfartyg. Riskobjekt i luftfartygstrafiken är passagerarflyg som flyger över havsområden.

I allmänhet anses den värsta typen av olycka vara förlorandet av stabiliteten till följd av grundstötning, bottenkänning eller kollision vilket kan leda till att fartyget kantrar eller sjunker. En okontrollerad fartygsbrand hör också till de värsta typerna av olyckor. I alla händelser kan det vara nödvändigt att evakuera alla passagerare och befälet från fartyget. I samband med olyckan kan hundratals människor förolyckas eller skadas. En evakuering tar flera timmar även under goda förhållanden, vid evakuering av 2 000 – 3 000 människor. Då man räknar ihop både passagerare och befäl, kan det totala antalet personer på de största kryssningsfartygen uppgå till närmare 10 000.

I skärgårdens kustområde med många grynnor är grundstötningar, bottenkänningar och kollisioner vanligast i förhållanden med dimma, snö och slask samt under senhöstens mörka och stormiga tider. Olyckor kan naturligtvis även ske i goda förhållanden. Dåligt väder försvårar räddningsverksamheten i väsentlig grad.

På Norra Östersjön, Ålands hav och Finska viken kan de trånga farledsavsnitten på bilfärjerutterna Åbo/Nådendal–Stockholm och Helsingfors–Stockholm anses vara riskområden för stora passagerarfartyg och likaså de platser där rutterna korsar farlederna i nord-sydlig riktning.

Centrala Finska viken utgör ett eget riskområde där de passagerarfartyg som korsar Finska viken möter de lastfartyg som seglar längs rutterna i öst-västlig riktning på Finska viken. Dessutom utgör expressfartygen mellan Tallinn och Helsingfors en egen riskgrupp på grund av fartygens konstruktion. I en grundstötningssituation garanterar inte fartygens konstruktion nödvändigtvis tillräckligt med tid för evakuering. Därtill kan antalet skadade till följd av den höga hastigheten stiga relativt högt i jämförelse med en olycka där ett traditionellt fartyg är inblandat.

De största riskområdena för en flertypsolycka är mynningarna till städernas infartsfarleder, trånga avsnitt i kust- och infartsfarlederna där fritidsbåtar, kryssningsfartyg, vattenbussar och små kustlastfartyg kör bland linjetrafiken. Dessa

mindre fartygs rörelser är inte alltid förutsägbara och de kan orsaka överraskningssituationer för större fartyg.

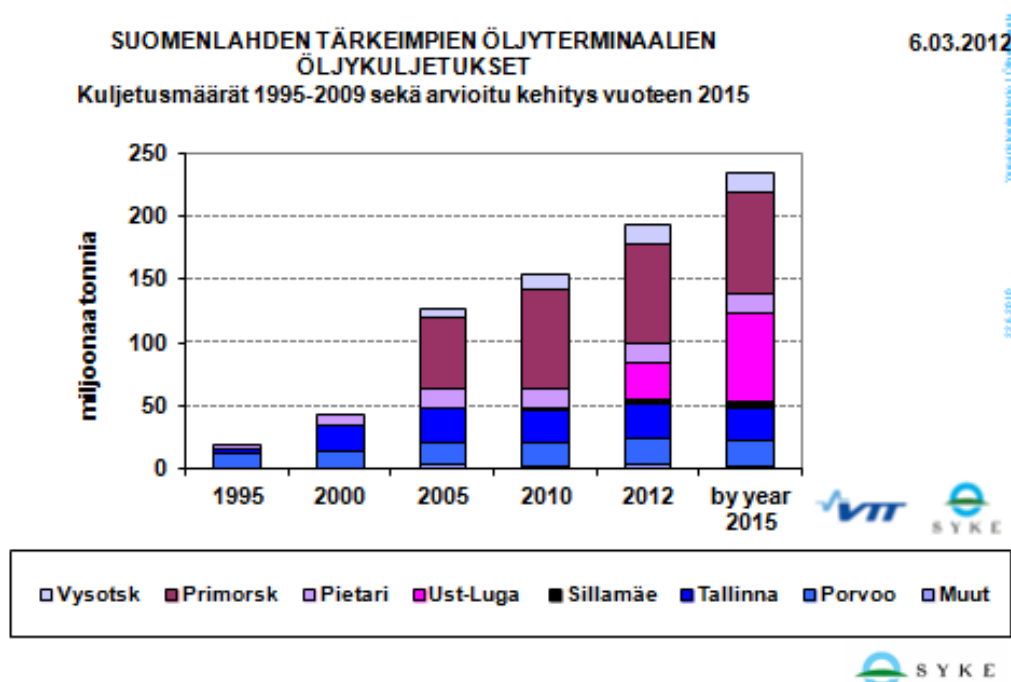
Stormar gör hela det öppna havet i Finland till ett riskområde.

Till stor- och flertypsoolyckor hör nästan undantagslöst alltid en stor press på informationsflödet. Förutom nationella medier är även flera internationella medier intresserade av marina stor- och flertypsoolyckor och det ställer stor press på informationsflödet, dvs. antalet talesmän, språkkunskaper och informationshantering. Dessutom försvåras en entydig kommunikation av kulturskillnaderna. Denna fråga behandlas noggrannare i planens övriga avsnitt.

5.2. Hotanalys i anknytning till olje- och kemikalietransporter

Antalet oljetransporter ökar och följaktligen ökar därför risken för miljöolyckor på Östersjön. På den ryska sidan öppnas uppenbarligen nya oljehamnar vid sidan av oljehamnen i Primorsk. I samband med nästan alla olyckor utgör kemikalietrafiken från Ryssland och Estland en stor risk för Finska vikens norra kust och Skärgårdshavet på grund av de rådande sydvästliga vindarna.

På Finlands miljöcentral har man utarbetat en statistik och en prognos om oljetransporterna på Finska enligt bilden nedan:



På Finlands territorialvatten utgörs den största miljörisken geografiskt sett av den tankfartygstrafik som riktas till oljeraffinaderierna i Borgå och Nådendal och de kemikalielaster som riktas till Torneå, Kemi och Uleåborgs hamnar i Bottniska viken samt de kemikalielaster som kör som transittrafik via Fredrikshamn och Kotka.

Som bulktransport via Finlands hamnar importerades och exporterades 2,3 miljoner ton kemikalier år 2008 och cirka 2,5 miljoner ton kemikalier år 2010. Kemikalierna tillhörde cirka 80 olika ämnesgrupper. Till de 10 vanligaste kemikalierna som fraktades 2010 hör

- metanol (brandfarligt),
- natriumhydroxid dvs. lut,
- pentaner (mycket brandfarliga),
- xylener (mycket brandfarliga),
- tillsatsämne i bensin metyltertiärbutyleter, dvs. MTBE (mycket brandfarligt),
- etanol (mycket brandfarligt)
- paraffiner (brandfarligt)
- icke aromatiska lösningsmedel (brandfarliga såsom till exempel lackbensin)
- fosforsyra och
- fenol (rätt brandfarligt)

Den totala mängden av ovan nämnda kemikalier uppgick 2010 till 2,1 miljoner ton, dvs. över 90 procent av de kemikalier som transporterades i bulk.

Evakuering av invånare till följd av farlig last anses inte trolig, med undantag av en olycka på hamnområdet eller i dess omedelbara närhet. I en sådan situation hör evakueringen till den allmänna räddningstjänstens ansvar.

Över ansvarsområdet flyger på årsbasis 50 000 passagerarflygplan (Tammerfors regionala flygtrafiklednings uppskattning)

En stor oljeolycka orsakar förutom stora kostnader även många andra skador. Oljebekämpning är en dyr operation. En oljeskada kan även påverka eller avbryta verksamheten i industri- och kraftverksanläggningar på land om de till exempel använder havsvatten för kylning. Dessutom kan en olycka skada fiskerieringen (yrkesfiske, fiskodlingar och fiskförädling) och innebära negativa konsekvenser för trivselen och användningen av en strand som blir nedsmutsad och därmed indirekt påverka näringsgrenar med anknytning till fritidsfiske, båtliv och turism.

Förutom direkta och indirekta konsekvenser orsakar oljan även för ekosystemet varierande konsekvenser som ofta är svåra att upptäcka. De ekologiska konsekvenserna är både snabba och direkta samt långvariga och indirekta. Organismernas känslighet för olja varierar stort. Vissa organismer dör omedelbart eller strax efter att olyckan inträffat på grund av nedsmutsning eller förgiftning. Andra organismer som exponeras för olja kan reagera genom att deras motståndskraft försvagas, tillväxten minskar eller artens reproduktionsförmåga försvagas. Beroende på att Östersjön har bräckt vatten och vattnets temperatur varierar har ett färre antal arter anpassat sig till Östersjöns förhållanden än till förhållandena i världshaven. Därför kan de ekologiska konsekvenserna av en oljeolycka för den population som anpassat sig till Östersjön vara mycket allvarliga och till och med permanenta. Bara en enda olycka kan leda till att en art som är känslig för olja försvinner från en biotop och att en helt annan art tar över den ekologiska nisch som tömdes.

5.3. "Det värsta scenariot" och räddningsverksamheten

Inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsområde kan "det värsta möjliga" påminna om det som beskrivs nedan. Det värsta scenariot används som grund för

planeringen av sjöräddningstjänsten, och i fråga om larm om storolycka vidtas de åtgärder som scenariot kräver, om inget annat framgår av larmuppgifterna.

Olyckan gäller två fartyg. Åtminstone det ena fartyget är ett passagerarfartyg. Det andra kan vara ett fartyg som transporterar farliga ämnen eller ett annat stort passagerarfartyg. Det totala antalet personer som ska evakueras uppgår till 6 000. Av dem är 10 procent (= 600 personer) patienter med multipla skador och de kräver sjukhusvård. De värsta skadorna hos de flesta gäller brännskador, andningssvårigheter till följd av rök- och brandgaser eller olika sår och frakturer. Därutöver är en stor del av de räddade hypotermipatienter.

Under den kalla årstiden ska de som är friska och evakuerats i räddningsbåtar och räddningsflottar flyttas vidare till varma utrymmen. Om läget drar ut på tiden blir de som i flera timmar blivit kvar på flottarna och båtarna hypotermipatienter som kräver vård. Svåra naturförhållanden kan avsevärt försvåra räddningsåtgärderna eller göra att en mindre kritisk olycka blir kritisk.

Tyngdpunkten i räddningsverksamheten läggs på att rädda människoliv. Olycksoffren försätts i säkerhet i första hand med fartygets egen räddningsutrustning. Sjöräddningsmyndigheterna ger fartygets befälhavare och besättning den hjälp de ber om när det gäller evakuering av fartyget, spaning efter och räddning av personer som hamnat i vattnet.

På fartygen krävs extra resurser för skade- och brandbekämpning, första hjälpen och klassifikation av skadade och försättande av dem i transportskick. Som stöd för fartygets personal i räddningsverksamheten anlitas räddningstjänstens MIRG-grupper samt sjöräddningsenheternas manskap.

För räddningsuppdragen används på nationell och internationell nivå alla tillgängliga fartyg avsedda för bruk i luften och till havs. Situationens allvar förutsätter redan i inledningsskedet att man säkrar tillräckliga resurser för internationell samordning. Ett effektivt bruk av luftfartygen leds från sjöräddningens ledningscentral enligt ACO-modellen. På grund av eventuella långa flygresor är helikoptrarna nödvändigtvis inte tillräckliga för en systematisk transport av patienter som kräver sjukhusvård och direkt transport till sjukhusen, utan patienterna transporteras till sådana evakueringsplatser som har landsvägsförbindelser. Friska och lätt skadade personer evakueras till fartyg i olycksområdet och transporteras vidare till varma evakueringscentraler. Hur helikoptrarna kan tankas och förutsättningarna att stöda dem ska planeras och säkerställas redan i inledningsskedet.

I ett samarbete mellan sjöräddningstjänsten, miljömyndigheterna, trafikverket och kommersiella sjöräddningsbolag strävar man efter att förhindra att ett fartyg i sjönöd sjunker. En brand på ett fartyg ute till havs försöker man avgränsa med hjälp av räddningsmyndigheterna till den del det är nödvändigt för att rädda människoliv. För att undvika stora material- och miljöskador kan räddningsmyndigheterna även delta i räddningen av material. Målsättningen är ändå att något kommersiellt företag utför den egentliga räddningen av egendomen efter att ha ingått ett räddningsavtal med rederiet och ett försäkringsbolag. I detta fall övervakar myndigheterna att räddningsarbetet inte förorsakar fara för miljön eller andra sjöfarare.