

Klassificering av olyckor och kritiska lägen

Kritiska lägen och typer av olyckor kan inom sjöräddningen klassificeras utifrån många olika variabler. Sådana variabler är graden av allvar i fråga om ett kritiskt läge vid en olycka, typen av olycka eller händelse samt olyckans omfattning. I punkterna 1–3 ligger fokus på olika klassificeringar av uppdrag inom sjöräddningstjänsten. I punkt 4 beskrivs klassificering som anknyter till oljebekämpning och i punkt 5 den klassificering av uppdrag som räddningstjänsten använder.

1. Indelning efter det kritiska läget vid olyckan

Efter det kritiska läget vid olyckan kan sjöräddningshändelserna indelas i tre klasser vilka är osäkerhet-, larm- och nödsituationer. Dessa definitioner är tagna ur internationella fördrag och bestämmelser och har oförändrade införts i den nationella lagstiftningen. Dessa definitioner är på så sätt internationellt sett mycket samstämmiga och underlättar det internationella samarbetet och uppföljningen av händelserna-

I en oviss situation råder det ovisshet om en människas säkerhet till havs eller det kan annars finnas skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning. För att utreda om det är fråga om en nödsituation tar sjöräddningens ledningscentral i ett sådant fall itu med att insamla information. I osäkerhetssituationer kan man höja beredskapen på efterspanings- och räddningsenheterna, men det kritiska läget kräver inte nödvändigtvis ännu att efterspanings- och räddningsenheterna tas i bruk.

I en larmsituation kan det befaras att en människas säkerhet är i fara till havs eller att de åtgärder som vidtagits för att utreda ett behov av undsättning har varit resultatlösa. Sjøräddningens ledningscentral utökar insamlingen av uppgifter och vidtar nödvändiga efterspaningsåtgärder för att utreda en eventuell nödsituation och förbereder sig på att vidta nödvändiga räddningsåtgärder. I en nödsituation höjs ledningsberedskapen och efterspanings- och räddningsenheterna tillkallas.

I en nödsituation är det uppenbart att en människa är i fara till havs och i behov av omedelbar hjälp. I denna situation vidtar sjöräddningens ledningscentral alla de åtgärder som det med hänsyn till befintliga resurser är möjligt och ändamålsenligt för att rädda människoliv. Genom att ta i bruk nödradiotrafik säkerställer man att alla fartyg som finns till hands så snabbt som möjligt kan anlitas för efterspanings- och räddningsinsatsen. Likaså säkerställer man ledningsmöjligheterna. Man tidigarelägger tillkallandet av efterspanings- och

räddningsenheterna för uppdraget och förbereder sig på att skaffa extra resurser.”¹

Exempel 1.

Sjöräddningens ledningscentral får uppgifter om att en människa har fallit överbord på Sveaborgsfärjan. Det är uppenbart fråga om en nödsituation: en människa är i fara till havs och i behov av omedelbar hjälp. Det finns flera ögonvittnen och då är det för sjöräddningstjänstens del möjligt att synnerligen snabbt och enkelt få detaljerade uppgifter om händelsen. Därför är uppgifterna om olycksplatsen tydliga och flera sjöräddningsenheter kan snabbt tillkallas till platsen. Det beror sedan på flera faktorer om man kan rädda den person som föll i vattnet. I tid tar uppdraget från några minuter till tio minuter.

En mindre kritisk räddningshändelse kan till och med ställs stora utmaningar för ledningen.

Exempel 2.

Sjöräddningens ledningscentral får uppgifter om att en person från Nagu som åkt ut och fiska inte återvänt inom utsatt tid. Anmälan görs av frun. Man får inte kontakt med båten eftersom denna person inte har sjöradio-telefon och han har inte mobiltelefonen med sig. Han har åkt iväg ensam. Enligt definitionerna är det fråga om en oviss situation eftersom det råder ovisshet om en människas säkerhet till havs. I en sådan situation är det ytterst svårt att utreda detaljerna och det kan tidsmässigt dröja länge. Beroende på de observationer utomstående och efterspaningsenheten gjort och på efterspaningsområdet kan uppdraget vara från timmar till dygn. Uppdraget kan senare förändras till en larm- eller nödsituation.

Exempel 3.

Sjöräddningens ledningscentral får uppgifter om att en stor passagerarbilfärja på grund av ett tekniskt fel eller en teknisk störning har blivit manöverodugligt i yttre skärgården i Vasa. Även i detta fall är det inte fråga om ett omedelbart behov av hjälp om fartyget kan erbjuda skydd för de ombordvarande. Men det är helt klart att sjöräddningstjänsten i en sådan situation måste inleda alla förberedelser för att säkerställa en evakuering av hundratals eller tusentals ombordvarande människor. Evakuering av en så stor människomassa är ett långvarigt och omfattande uppdrag som flera olika myndigheter och frivilliga sjöräddare deltar i. Därför är uppdraget även för ledningens del mycket krävande och tidsdrygt. Beroende på väderförhållandena och tillbudsstående enheter kan uppdraget vara från några timmar till närmare ett dygn.

Denna klassifikation av olyckor efter kritiskt läge berättar mer om hur brådskande uppdraget är än om dess komplexitet för ledningen. Ett brådskande sjöräddningsuppdrag kan många gånger vara enkelt att leda. För att beskriva åtgärderna i ledningen är klassificeringen efter kritiskt läge inte så lämplig. Med hjälp av klassificeringen kan man främst prioritera olika uppgifter sinsemellan om det inte är möjligt att utföra dem samtidigt. Klassificeringen lämpar sig rela-

¹Sjöräddningsinstruktion, s. 21 Dessutom ingår en beskrivningen av dessa kritiska lägen i definitionerna i 2 § i sjöräddningslagen.

tivt bra för en jämförelse av sjöräddningshändelser mellan olika länder eftersom definitionerna är internationella och används nästan i varje kuststat.

2. Indelning efter olyckshändelse

Sjöräddningshändelserna kan även klassificeras efter olyckshändelsen, eller såsom det nämns i Gränsbevakningsväsendets statistik, efter olyckans natur. I det fall beskriver klassificeringen "vad som hänt". Utifrån den klassificeringen kan sjöräddningsledaren dra slutsatsen om hurudan hjälp som troligtvis behövs i en olyckssituation. Fastställandet av hjälpbehovet är likväl inte helt entydigt och de "första åtgärderna" som anges i tabellen nedan är enbart helt riktgivande och baserar sig inte på någon bestämmelse eller föreskrift. Syftet är endast att beskriva hurudan hjälp sjöräddningsledaren bereder sig på att påbörja.

Olyckor kan indelas enligt olyckans natur i 20 olika typer av olyckor på så sätt som framgår av tabellen nedan. Av tabellen framgår även typiska första åtgärder för respektive typ av olycka.

Olyckans natur	Sjöräddningstjänstens första åtgärder				
	Läkarvård	Evakuering	Efterspanning	Utrymning/släckning	Bogsering
Förlorad stabilitet		X		X	X
Sammanstötning	X	X	X	X	X
Annan kollision	X	X	X	X	X
Skador på fartygets konstruktion eller utrustning					
Bottenkänning eller grundstötning		X			X
Sjunkning/läcka	X	X	X	X	
Skada i fören		X		X	
Förlorad manövringsförmåga/drift					X
Förrning eller osäker plats			X		
Brand eller explosion	X	X		X	
Misstänkt nödsignal		X	X		
Akutvårds- eller evakueringsuppdrag	X	X			
Man över bord (MOB)	X	X	X		
Sjunker i is eller vatten	X	X	X		
Dykningsolycka	X	X	X		
Annan händelse		X	X		X

Av tabellen framgår att olika kollisionssituationer kan för ledningens del anses vara de mest krävande eftersom räddningsinsatserna vid dessa kan vara mycket varierande – ju högre fart vid kollisionstidpunkten desto större skador och varierande räddningsåtgärder. En sådan olycka kan innebära ett flertal skadade, personer i kläm, personer i vattnet och saknade, fartyget är knappast sjödueligt längre osv. Tabellen ska trots allt inte tolkas så att det i samband med ett tekniskt fel inte finns behov av annan hjälp än endast bogsering. Allt är möjligt, förutom beroende på olyckans natur även på många yttre faktorer (t.ex. väderförhållanden).

Värdena för ”olyckans natur” är baserade på den europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) klassificering för uppföljning av fartygsolyckor (EMSIP) som vid Gränsbevakningsväsendet har bearbetats för att kunna tillämpas på Finlands nationella behov.

För att beskriva ledningsåtgärderna är klassificeringen efter olyckshändelse inte den bästa möjliga och den mest entydiga. Med hjälp av klassificeringen kan man göra en bedömning av den hjälp som behövs, men hur mycket hjälp och hur många som behöver hjälp framgår inte. Denna indelning främjar i alla fall till exempel upplysningen eftersom den på ett övergripande sätt beskriver hurudana olyckor som inträffar på sjöräddningstjänstens ansvarsregion. I huvudsak används en motsvarande klassificering i även andra europeiska kuststater eftersom de utgå ifrån europeiska sjösäkerhetsbyråns indelning av olyckor. Denna indelning har kompletterats i Finland med nationella specialuppdrag såsom sjunkning i is eller fartyget överges.

3. Indelning efter olyckans omfattning

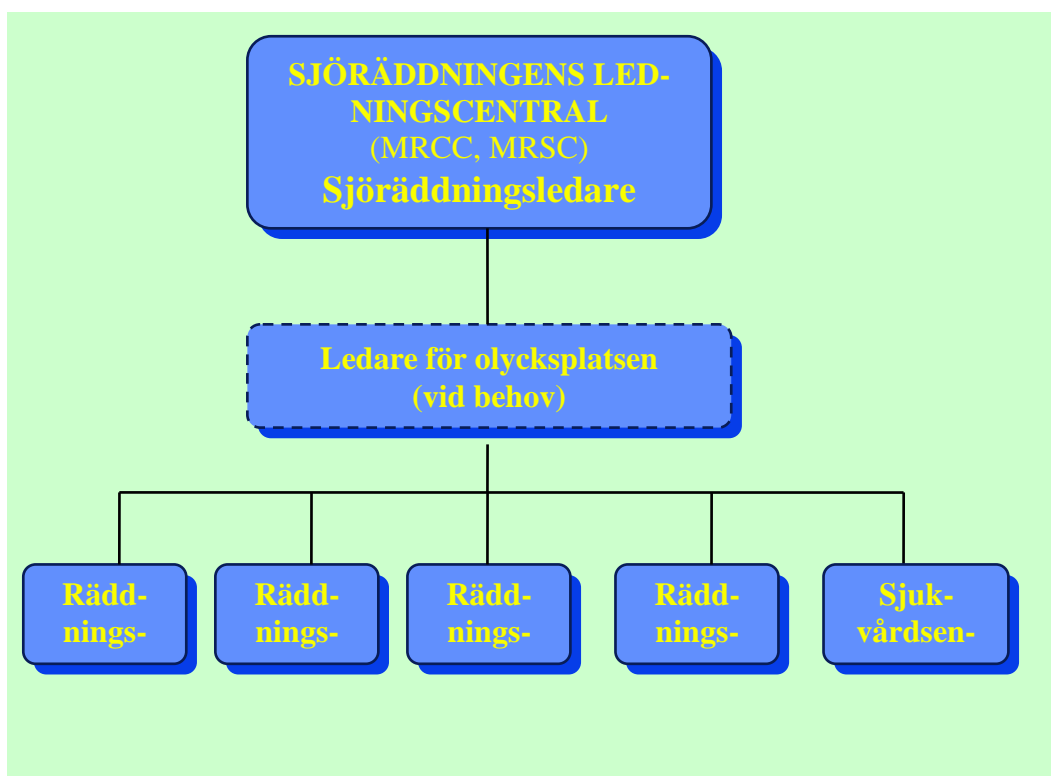
Olyckorna klassificeras efter hur stor olyckan är och efter den hjälp som behövs i fyra klasser. Dessa är

- vanlig olycka,
- flerpatientssituation,
- storolycka samt
- flertypsolycka.

3.1. Vanlig olycka

Under den period när vattnet är öppet på våra territorialvatten och i skärgården uppstår det nästan dagligen situationer då man begär sjöräddnings ledningscentral om hjälp. I allmänhet gäller det efterspanings- och räddningsuppdrag. Typiskt för en vanlig olycka är att 1–10 personer är i behov av hjälp och av dessa är 1–2 personer allvarligt skadade. Räddningsuppdraget kan skötas med hjälp av sjöräddningstjänstens ordinarie resurser, eventuell uppbackade av räddningstjänsten och sjukvården. Hur allvarliga de nödställdas skador är inverkar avsevärt på hur omfattande samarbetet med sjukvården är. Uppdragen förutsätter sällan internationellt samarbete.

I bilden nedan beskrivs ledningsförhållandena vid en vanlig olycka. Händelsen leds av en sjöräddningsledare. För uppdraget anlitar han eller hon en eller flera sjöräddningsenheter. För att få stöd för sin egen ledningsverksamhet utnämner sjöräddningsledaren vid behov ledaren för olycksplatsen till en "fältledare".



3.2. Flerpatientsituation

Om det på olycksplatsen finns 3–10 skadade personer är det fråga om en flerpatientsituation. Utöver den dagliga sjöräddningsberedskapen vid marina flerpatientsituationer behövs hjälp av sjukvårdsenheterna. Sjøräddningsledaren fungerar som allmän ledare, och underställd honom eller henne fungerar sjukvårdsledaren för verksamhetsområdet som sakkunnig och som ledare för sjukvården. Sjukvårdsledaren ansvarar enligt det regionala samarbetsavtalet för sjukvårdsarrangemangen på olycksområdet och sjöräddningsledaren an-

svarar för anordnandet av transporter från olyckplatsen till evakueringscentralen, fastlandet eller till sjukhuset. Eftersom omständigheterna och det geografiska läget ofta försvårar tillgången på en effektiv sjukvård, tillkallar nödcentralen även andra enheter utöver sjöräddningstjänstens enheter till hjälp. Ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet sammankallas nödvändigtvis inte vid flerpatientsituationer. Händelserna väcker ofta intresse i internationell media.

Ledningsförhållandena i anknytning till flerpatientssituationer inom sjöräddningstjänsten avviker inte från de ledningsförhållanden som tillämpas vid vanliga situationer, förutom till den del att en del av sjöräddningsenheterna (på bilden) "ersätts" med t.ex. sjukvårdsenheter eller sjukvårdsgrupper. På olycksplatsen arbetar eventuellt även sjukvårdens fältledare, triage-ledaren i samarbete med sjöräddningstjänstens ledare för olycksplatsen och sjukvårdens landorganisation.

Storolycka

Med en storolycka avses en olycka som till följd av antalet förolyckade eller skadade eller omfattningen av skador på miljön, egendom eller förmögenhet eller olyckans natur kan anses vara särskilt allvarlig.

Typiskt för en storolycka till havs är att det samtidigt finns över tio personer i livsfara. En del av dem kan vara skadade, ha förolyckats eller vara försvunna. En storolycka förutsätter att myndigheter höjer den normala dagliga beredskapen enligt på förhand planerade modeller. Den egentliga räddningsinsatsen kräver ett mer omfattande samarbete än vanligt för sjöräddnings- och räddningstjänsten samt eventuellt för flygräddningstjänsten. Nödcentralen är tvungen att utöver sjöräddningstjänstens enheter tillkalla andra enheter. Händelsen kan även kräva internationellt samarbete med grannstaterna. Därutöver måste en eventuell miljöolycka beaktas. Händelserna väcker ofta stort intresse i internationell media.

Vid en storolycka effektiveras ledningen av räddningstjänsten. För att bistå sjöräddningsledaren sammankallas ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet som består av företrädarna för de sjöräddningsmyndigheter som är verkamma inom området för sjöräddningsdistriktet i fråga. Ledningsgruppens verksamhet leds i allmänhet av sjöbevakningssektionens kommandör. Ledningsgruppen har som en väsentlig uppgift att samordna olika myndigheters verksamhet som är nödvändig i räddningsinsatsen och höja olika organisationers beredskapsnivå. Dessutom tillsätts en ledare för olycksplatsen till stöd för sjöräddningsledaren.

Koordinerare av flygverksamheten arbetar i regel på sjöräddningens ledningscentral i närheten av sjöräddningsledaren eller av särskilda orsaker på olyckplatsen i ett nära samarbete med ledaren för olyckplatsen och befälhavaren för det nödställda fartyget eller i ett luftfartyg nära olycksområdet. En av de viktigaste uppgifterna för koordineraren av flygverksamheten är att optimera bruket av luftfartyg och att säkerställa flygsäkerheten.

Vid marina storolyckor framhävs samarbetet mellan sjöräddningstjänsten och sjukvården. Triage-ledaren eller sjukvårdsledaren för verksamhetsområdet är

vid marina storolyckor underställd sjöräddningsledaren i enlighet med regionala sjöräddnings- och beredskapsplaner.

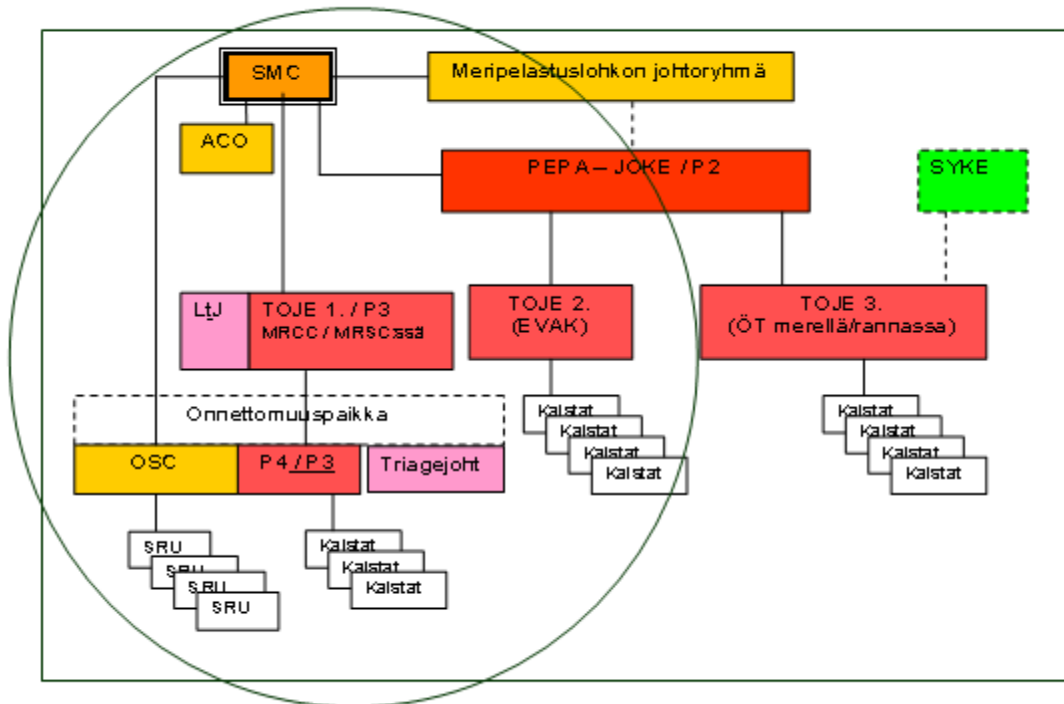
Ledningsförhållandena vid en storolycka beskrivs i punkten flertypsolyckor.

3.3. Flertypsolycka

I samband med en flertypsolycka hotas förutom människoliv även miljön, fartyget, dess last och övrig egendom av fara. Olyckor på handelsfartyg är betydligt oftare flertypsolyckor än egentliga storolyckor. I samband med flertypsolyckor framhävs betydelsen av ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet. Räddande av människoliv är det främsta målet, men de övriga räddnings- och bekämpningsåtgärderna i anslutning till en flertypsolycka samordnas med åtgärderna för att rädda människoliv på ett sådant sätt som sjöräddningsledaren bestämmer. I samband med räddningsverksamheten kan yrkeskårernas enheter underställas i kors under andra myndigheter på ett sådant sätt som de lagstadgade uppgifterna eller handräckningsuppgifterna förutsätter. Händelserna väcker ofta stort intresse i internationell media.

Ledningen av räddningsinsatserna vid en flertypsolycka sker enligt samma principer som vid en storolycka. Sjöräddningsledaren samordnar olika räddnings- och bekämpningsåtgärder. Till ledningsgruppen kommer företrädare för räddningstjänsten och miljömyndigheterna. Som ett nytt ledningsorgan tillsätts vid behov en ledningsgrupp för olycksplatsen som i huvudsak fungerar som ett stöd för ledaren för olycksplatsen och ledaren för bekämpningen av miljöskador. Ledningsgruppen för olycksplatsen påminner om ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet i miniatyrformat.

På följande bild beskrivs ledningsförhållandena vid en storolycka och en flertypsolycka. Ledningsförhållandena vid en storolycka är avgränsade med en tunn ram.



SMC	SMC
ACO	ACO
Meripelastuslohkon johtoryhmä	Sjöräddningsdistriktets ledningsgrupp
PEPA-JOKE / P2	Räddningstjänstens ledningscentral P2
SYKE	SYKE
LtJ	Sjukvårdsledare
TOJE 1. /P3 MRCC / MRSC:ssä	TOJE 1. /P3 MRCC / MRSC
TOJE 2. (E VAK)	TOJE 2. (E VAK)
TOJE 3. (ÖT merellä/rannassa)	TOJE 3. Oljebekämpning till havs/på strand
OSC	OSC
P4/P3	P4/P3
Triagejoht	Triageled.
Kalstat	Räddningsgruppens ansvarsområde
SRU	SRU

Ledningsförhållandena vid en stor- och flertypsolycka

Förkortningar för ledningsförhållandena vid en stor- och flertypsolycka

SRU	efterspanings- och räddningsenhet search and rescue unit	ett fartyg eller ett luftfartyg utrustat för efterspanings- och räddningsuppdrag och med en besättning som utbildats för uppdraget.
SMC	sjöräddningsledare search and rescue mission coordinator	gränsbevakningsman som tjänstgör i sjöräddnings- eller sjöräddningsundercentralen och som leder efterspanings- och räddningsverksamheten.
OSC	ledare för olycksplatsen on scene coordinator	en person som underställd sjöräddningsledaren leder och samordnar efterspanings- och räddningsverksamheten på olycksområdet
ACO	koordinator för flygverksamheten aircraft coordinator	en person som underställd sjöräddningsledaren leder och samordnar flygverksamheten i anslutning till efterspanings- och räddningsinsatserna på olycksområdet.

TrL	triage-ledare	Triage-ledaren och sjukvårdsledaren för verksamhetsområdet arbetar underställd sjöräddningsledaren och i samarbete med andra ledare på fältet och ansvarar för ledningen av sjukvården på olycksplatsen och för kategoriseringen av patienter.
SL	sjukvårdsledare	sjukvårdsledaren arbetar på sjöräddningens ledningscentral som sakkunnig.
P3/P4	jourhavande innehavare inom befälet	Den jourhavande innehavaren inom befälet som hör till gruppen på olycksområdet eller MIRG-gruppen och som arbetar på sjöräddningens ledningscentral som sakkunnig inom räddningstjänsten och som underställd sjöräddningsledaren på olycksplatsen samordnar ett effektivt bruk av enheterna inom sjöräddningen.
TOJE	ledningsorgan för verksamhetsområdet	Ledningsplats som hör till räddningstjänstens organisation
Räddningsgruppens ansvarsområde	delverksamhet	Beskrivande för verksamheter som hör till räddningstjänstens organisation
SYKE	Finlands miljöcentral	Beskrivande för ledningsåtgärder för oljebekämpning

Även om indelningen efter omfattning vid bedömningen av ledningsförhållanden är intressant, är problemet med denna indelning den att den endast används på nationell nivå. En motsvarande klassificering enligt likadana kriterier används i alla fall inte i andra länder och därför är en internationell jämförelse utifrån dessa variabler så gott som omöjlig. Denna klassificering är i sig inte tillräcklig, utan behöver till stöd klassificeringar som anknyter till det kritiska läget och till vilken typ av olycka det är fråga om för att man ska tillräckligt effektivt kunna bedöma hur brådskande hjälpbehovet är och vilken form av hjälp som behövs.

4. Indelning efter oljeskadans omfattning och konsekvenser

En fartygsoljeskada uppfyller kriterierna för en storolycka då den hotar att förorsaka synnerligen allvarliga konsekvenser för miljön eller ekonomiska konsekvenser och då bekämpningen av den kräver att omfattande nationella resurser tas i bruk och även ofta att internationell bekämpningshjälp anlitas. Man vet att konsekvenserna av en fartygsoljeolycka beror förutom på den mängd olja som runnit ut i havet även på oljans kvalitet och de geografiska förhållandena på olycksplatsen, miljöns sårbarhet och på årstid och väderförhållanden. Uppskattade efter konsekvenserna kan olyckor som sker i Finlands närområde med säkerhet sägas var storolyckor då det gäller en fartygsoljeskada över 5000 ton, men redan en mindre oljeskada på över 500 ton kan motsvara kännetecknen för en storolycka. Man måste alltid utgå ifrån att det föreligger risk för en storolycka när det finns stora mängder olja i ett skadat fartyg, även om läckaget inledningsvis verkar vara litet.

Hur kan man ställa skadan i proportion till konsekvenserna? I tabell 1 graderas olyckor efter hur allvarliga de är enligt skalan "POLSCALE". Skalan har publicerats i Europeiska kommissionens bestämmelse (POLSCALE: Guide, Reference System and Scale for Quantifying and Assessing Coastal Pollution and Clean-up Operations in Oil-polluted Coastal Zones). Faktorer som beaktats i bedömningen av den totala skadan enligt skalan POLESCALE är mängden olja som nått kusten, längden av den nedsmutsade stranden, skadans regionala omfattning, rengöringen av stränderna räknat i tid, konsekvenserna för

faunan, skador på utrotningshotade arter och känsliga miljöer samt konsekvenserna för näringsgrenarna. Förutom dessa utvalda exempel torde en stor oljeolycka även ha många andra skadliga konsekvenser.

I tabellen nedan framställs den till oljeolyckor anknyttande "POLSCALE"-skalan.

Graden av allvar	Olja på stranden (m3)	Längden på den strand som smutsats ned av olja (km)	Regional omfattning	Bekämpningens varaktighet	Konsekvenser för djuren	Konsekvenser för levnads-miljöns skyddsvärde	Konsekvenser för näringen (t.ex. för fiske och turism)
Katastrof	> 10 000	> 100	Internationell	> 6 mån.	Avsevärda konsekvenser på omfattande områden	Omfattande skador	Utövändet av näringsgrenarna avbryts
Allvarlig	1 000 – 10 000	10–100	Riksomfattande	< 6 mån.	Konsekvenser på många områden	Allvarliga konsekvenser	Betydande störningar för näringen
Måttlig	10 – 1 000	1–10	Regional	< 1 mån.	Lokala konsekvenser	Lokala konsekvenser	Störningar för någon näringsgren
Liten	0,1 –10	< 1	Lokalokal	< 1 vecka	Inga betydande konsekvenser	Inga betydande konsekvenser	Begränsade och tillfälliga
Inte av större betydelse	< 0,1	0	-	1 dygn	Inga konsekvenser	Inga konsekvenser	-

Då skadorna ställs i proportion till våra förhållanden måste man komma ihåg att till exempel MS Lloyd Bagens läckage på 100 ton brännolja utanför Helsingfors 1980 och smutsade ner stränder i Kyrkslätt av en längd på 1 000 kilometer vilket redan skulle uppfylla kännetecknet för en katastrofklass även om skadan inte i fråga om andra egenskaper översteg gränserna för regionala skador som nämns i tabellen. En stor fartygsoljeolycka på Finska viken kunde i värsta fall smutsa ner stränder och öarna inberäknat av en sträcka på upp till 10 000 kilometer. Även skador som är betydligt mindre än egentliga storolyckor kräver hos oss att vi på olycksområdet tar i bruk nationella resurser.

En oljeskada i samband med en fartygsoljeskada som klassificeras som en storolycka skulle leda till allvarliga miljökonsekvenser och även betydande ekonomiska konsekvenser. Det som väl beskriver eventuella kostnader för en olycka är den hittills dyraste oljetankfartygsskadan (Exxon Valdez 1989) som drabbade bolaget Exxon Mobil med direkta kostnader på upp till närmare två miljarder euro. Rättskostnader och övriga kostnader inberäknade steg de totala kostnaderna till cirka sex miljarder euro. Den internationella ersättningsfonden för oljeskador (IOPC-funds) som närmare behandlas i kapitel 8.2 har beredskap att betala ersättningar för oljeskador på upp till cirka en miljard euro i de fall då det land som ska få ersättning, såsom Finland, är avtalspart i ersättningsfonden och dess tilläggsfond. För utbetalning av ersättningar har fonden ställt strikta villkor.

Uppsamlingen av olja är dyrast vid stränderna där även de negativa konsekvenserna som oftast är störst. Uppsamling av den olja som läckt ut i vattnet är mest kostnadseffektivt dagarna direkt efter olyckan då oljan ännu inte hunnit sprida sig över ett stort område. Därför har Finland målinriktat strävat efter att utveckla sin beredskap på oljebekämpning på öppet hav genom att skaffa

fartyg som lämpar sig för oljebekämpning och genom att moderingsera fartyg som redan är i bruk.

Även annan fartygslast kan förorsaka fara för miljöskador och försvåra räddningsarbetet på fartyget. Man måste även bereda sig på dessa s.k. kemikalieskador.

5. Indelning av räddningstjänstens uppdrag efter olyckors omfattning

Olyckor i vattentrafiken på räddningstjänstens områden sker på inre vattenvägar eller till havs i närheten av stränder. För olyckor på vattenområden finns det i nödcentralsystemet tre typer av olyckor utifrån vilka räddningstjänstens resurser används. Det kan gälla en vattentrafikolycka, oljeskada på ett vattenområde eller räddande av en människa i vattnet. När räddningstjänstens resurser tillkallas används klassificeringen liten, mellanstor eller stor olycka och utifrån detta planeras på förhand i larmanvisningen räddningsverkets respons, dvs. resurserna för en liten, mellanstor och stor olycka.

En liten vattentrafikolycka är t.ex. att en liten båt kantrar, grundstötning, att ett fartyg driver eller att rädda egendom, men att det inte föreligger fara för drunkning eller att båten sjunker. Vid en stor olycka kan det t.ex. gälla att rädda 3–6 personer, brand i samband med en småbåtsolycka eller att ett passagerarfartyg eller tankfartyg kolliderar. Om en vattentrafikolycka är allvarligare än vad ovan nämns, slås extra larm t.ex. om mer än 6 personer ska räddas eller om det i samband med en passagerarfartygs- eller tankfartygsolycka föreligger fara för att fartyget sjunker eller att en brand uppstår.

En liten oljeolycka är t.ex. en oljehinna på vattnet av ett engångsutsläpp på mindre än 100 liter eller överfyllning vid ett tankningsställe i samband med tankning. En stor oljeolycka är t.ex. ett större läckage från en reservtank, skadat rör eller spricka.

Att rädda en människa ur vattnet är en uppgift för en person. Om flera ska räddas, utökas insatsen alltid med en enhet för varje två personer som ska räddas.

Nödcentralerna har fått anvisningar om att då det gäller en vattentrafikolycka till havs, ska larmet förmedlas till sjöräddningscentralen.