SÄKERHETSBESTÄMMELSER OCH -DIREKTIV FÖR SCOUTVERKSAMHET TILL SJÖSS

PARTIO scout

FINLANDS SVENSKA SCOUTER r.f.

Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry:s styrelse har den 3.11.2008 godkänt dessa Säkerhetsbestämmelser och -direktiv för scoutverksamhet till sjöss.

Text:	Finlands Scouters Sjöscoutgrupp och Finlands Svenska Scouters Sjöråd
Medhjälpare:	Scoutstationens personal
Layout:	Seela Sorvari
Ombrytning:	Kate Lönnberg
Pärmbildens foton:	Niko Blomberg, Kai Koskinen, Nina Wester
Tryck:	Suomen Printman 2009

INNEHÅLL

FÖRORD 3

1. ALLMÄNT 4
1.1 Definitioner 4
1.2 Scoutförsäkring 4
1.3 Scoutorganisationens sjöscoutinstruktör och sjöscoutgrupp 4
1.4 Distriktens sjöscoutinstruktör och sjöscoutgruppen 5
1.5 Sjöscoutinstruktörens uppgifter och rättigheter 5
1.6 Sjöscoutkårens uppgifter 5

2. SCOUTBÅTEN OCH DESS BESÄTTNING 6
2.1 Allmänt 6
2.2 Besiktning av scoutbåt 6
2.3 Besiktningsmännen 6
2.4 Användandet av scoutbåt till annat än scoutbruk 6
2.5 Båtens befäl och manskap 6
2.6 Befälhavarens ansvar 7
2.7 Byte av befäl 7

3. LÄTTBÅTSSEGLING 8
3.1 Allmänt 8
3.2 Lättbåtens utrustning 8
3.3 Seglatsens ansvarsperson 8
3.4 Räddningsvästar och övrig säkerhetsutrustning 8

4. SÅ GENOMFÖR DU EN SEGLATS 9
4.1 Förberedelser före seglatsen 9
4.1.1 Allmänt 9
4.1.2 Anmälan om seglats 9
4.2 Åtgärder under seglatsen 9
4.2.1 Manövrering 9
4.2.2 Räddningsväst 9
4.2.3 Loggbok 9
4.3 Åtgärder efter seglatsen 9

5. BÅTFÖRARCERTIFIKAT 10
5.1 Allmänt 10
5.2 Båtförarcertifikat för övningsområden 10
5.3 Båtförarcertifikat för skärgård 10
5.4 Båtförarcertifikat för öppet hav 11
5.5 Certifikatens giltighetstid 11

6. VERKSAMHET VID FARO- OCH NÖDSITUATIONER 13
6.1 Definition av faro- och nödsituationer 13
6.2 Ansvaret för räddningsverksamheten 13
6.3 Nödanrop 13
6.4 Meddelanden efter en kris- eller nödsituation 13
6.5 Handlingsplan i händelse av nödsituation 13

7. PADDLING 15
7.1 Allmänt 15
7.2 Kanotens konstruktion 15
7.3 Kanotutrustning 15
7.4 Kanotistens utrustning 15
7.5 Antalet deltagare på en utfärd 16
7.6 Säkerhetsplan 16
7.7 Anmälan om en paddlingsutfärd 16
7.8 Deltagarnas krav och skyldigheter 16

8. ÖVRIG VISTELSE PÅ SJÖN ... 17

9. ÖVERVAKNING AV BESTÄMMELSERNA 18
9.1 Allmänt 18
9.2 Sjöscoutinstruktören övervakar 18
9.3 Kårchefens ansvar 18
9.4 Informationsskyldighet 18
9.5 Återkallande av båtförarcertifikat 18

BILAGOR 15
Bilaga 1. Sjöscoutkårens handlingsplan vid skade- och olycksfallssituationer 15
Bilaga 2. Förhandlingsdelegationen för paddlingssäkerhet 24.4.2002. 33
Bilaga 3. Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry:s direktiv för krisinformation 9.6.2008 36

FÖRORD

Verksamheten inom scoutingen är betydelsefull där man lär sig genom att göra i en trygg omgivning. Verksamhet i naturen är en del av scoutmetoden– i finländska förhållanden i synnerhet också till sjöss. Detta häfte, Säkerhetsbestämmelser- och direktiv för scoutverksamhet till sjöss, som förnyats år 2008, förklarar hur vi tryggt rör oss på havet, insjöar och åar. Det kompletterar Suomen Partiolaiset – Finlands Scouter ry:s (SP – FS) allmänna säkerhetsföreskrifter.

Varje scout har rätt till trygg scoutverksamhet. Säkerheten är ingen självklarhet. Grunden för säkerheten är att alla inser sitt eget ansvar och hjälper de övriga att finna rätt inställning och de rätta verksamhetsformerna. När man rör sig till sjöss kan det viktigaste livsvillkoret vara simkunnighet och användandet av flytväst.

En del av ”lära genom att göra” är förberedelserna. I slutet av detta häfte ges praktiska råd i form av en handlingsplan vid en skade- och olycksfallssituation. För sjöscoutkårer är det obligatoriskt att uppgöra en handlingsplan. Även andra kan använda handlingsplanen som hjälp när egna förhållningsregler skall uppgöras.

I dessa säkerhetsbestämmelser- och direktiv finns ett eget kapitel gällande paddling. Det gäller allt som har med paddling att göra inom scoutverksamheten. Också för en paddlingsutfärd bör en säkerhetsplan uppgöras. Ifall kåren arrangerar vidsträckta paddlingsfärder bör man också bekanta sig med Paddlingssäkerhetens förhandlingsdelegations säkerhetsföreskrifter som finns som en bilaga till detta häfte.

Meningen med dessa bestämmelser och kompletterande direktiv är att på förhand förhindra faro- och olyckssituationer. Samtidigt uppmuntrar de till vistelse i naturen. Utgående från att vi på förhand förberett oss väl, kan vi lätt och säkert sätta igång.

Säkerhetsbestämmelserna följer SP – FS:s förnyelse av utbildningssystemet och också ändringar i besiktningsdirektiven m.m. är beaktade.

1. ALLMÄNT

1.1 DEFINITIONER

Dessa föreskrifter och instruktioner kompletterar Suomen Partiolaiset – Finlands Scouter ry:s (SP – FS) allmänna säkerhetsföreskrifter och bör följas i scoutverksamhet till sjöss. Föreskrifterna träder i kraft 1.1.2009 och ersätter Säkerhetsföreskrifter för scoutverksamhet till sjöss som godkänts år 2003.

I dessa bestämmelser har ordformen ”bör göras ...” använts i sådana sammanhang som är obligatoriska.

Med scoutverksamhet förstås verksamhet i enlighet med verksamhetsplan eller verksamhet som kårens, distriktets eller centralorganisationens ledning har vetskap om.

Med scoutverksamhet till sjöss förstås scouters vistelse till sjöss i båt, som är i deras ägo eller tillfälligt i deras användning. I dessa säkerhetsföreskrifter kallar vi dylik verksamhet för sjöscoutverksamhet oberoende av vattenområde.

Med en sjöscoutkår avses i dessa säkerhetsföreskrifter en scoutkår vars verksamhet i synnerhet koncentrerar sig på verksamhet till sjöss.

En scoutbåt är en farkost som framdrives med motor eller segel, och som används i ordinarie sjöscoutverksamhet.

Med tillfällig transport avses transport som stöder övrig scoutverksamhet t.ex. överfart av ett lugnt vattendrag eller materialtransport från fastlandet till ett läger på en holme. En tillfällig transport får utföras utan att beakta de fordringar som dessa föreskrifter ställer på besiktning och certifikat. Skepparen för en dylik transport bör ha kännedom om sjöfart och vana att röra sig till sjöss, farkosten bör vara sjöduglig. Under en tillfällig transport har alla flytväst på sig och transporten sker uttryckligen på skepparens ansvar, vilket han/hon bör uppmärksammas på före avfärden.

1.2 SCOUTFÖRSÄKRING

Alla som deltar i sjöscoutverksamhet skall ha betalat Finlands Scouters (FS) medlemsavgift, ifall personen inte befriats från medlemsavgift. Scoutförsäkringen gäller de scouter som betalat FS:s medlemsavgift och är i kraft under scoutevenemang.

1.3 SCOUTORGANISATIONENS SJÖSCOUTINSTRUKTÖR OCH SJÖSCOUTGRUPP

Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry: s sjöscoutverksamhet övervakas och leds av FS:s sjöscoutgrupp, vars ordförande i dessa säkerhetsföreskrifter benämns sjöscoutinstruktör. FS:s sjöscoutinstruktör innehar samma befogenheter och skyldigheter i hela landet, som distriktens sjöscoutinstruktör har i sina distrikt.

1.4 DISTRIKTENS SJÖSCOUTINSTRUKTÖR OCH SJÖSCOUTGRUPPEN

Ett scoutdistrikt (t.ex. förbundet FiSSc), inom vars område bedrivs scoutverksamhet till sjöss, är skyldig att inom distriktet utse en sjöscout¬instruktör och vid behov en sjöscoutgrupp.

Distriktets (FiSSc) sjöscoututbildare

bör efter sin utnämning meddela namn och adress till FS:s sjöscoutgrupp och sjöscoutkårerna i distriktet.

1.5 SJÖSCOUTINSTRUKTÖRENS UPPGIFTER OCH RÄTTIGHETER

Sjöscoutinstruktören bör vara en scoutledare som är väl insatt i sjöscoutverksamheten. Hans/hennes uppgift är att:

- övervaka säkerheten vid scoutverksamhet till sjöss genom att se till att givna bestämmelser följs.
- se till att scoutbåtarna är besiktigade och att de följer givna bestämmelser.
- bevilja båtförarcertifikat för skärgård och fortlöpande övervaka att innehavarna av dessa certifikat är kompetenta.
- upprätthålla kontakt med FS:s sjöscoutgrupp, distriktets ledning och sjöscoutkårerna.
- organisera kursverksamheten för sjöscouter inom distriktet.
- organisera samarbetet mellan sjöscoutkårerna inom distriktet samt utvidga sjöscoutverksamheten och sprida sjökunskap inom distriktet.

1.6 SJÖSCOUTKÅRENS UPPGIFTER

Sjöscoutkårens styrelse bör utse en ledare vars uppgifter inom kåren är:

- kontakten till distriktets sjöscoutinstruktör.
- kårens båtars besiktning och övervakningen av båtarnas sjöduglighet.
- övervakning av båtförarcertifikatsinnehavarnas kunskaps- och färdighetsnivå, samt att dessa direktiv följs inom kårerna.
- Se till att kårens medlemmar deltar i distriktets eller SP – FS:s möten, gällande sjöscoutverksamheten.

2. SCOUTBÅTEN OCH DESS BESÄTTNING

2.1 ALLMÄNT

Scoutbåt bör enligt dessa direktiv vara besiktigad och befäl och besättning ombord bör uppfylla dessa bestämmelsers krav. Om ett scoutevenemang arrangeras med en annan båt än med en scoutbåt så bör evenemanget ha en ansvarig ledare (eller flere) som uppfyller SP – FS:s säkerhetsföreskrifter. Ledaren bör försäkra sig om att båten är besiktigad och att besättningen har erfarenhet och kompetens som motsvarar dessa bestämmelsers krav. Båtens befälhavare är således ansvarig för säkerheten och ledaren för evenemanget för verksamhetens scoutmässighet.
Verksamhet med lättbåt och lättbåtarnas egenskaper behandlas skilt i bestämmelserna i kapitel 3.

Paddlingsverksamhet och kanoters och kajakers direktiv behandlas i kapitel 7, samt om övrig vistelse på sjön finns i kapitel 8.

2.2 BESIKTNING AV SCOUTBÅT

Scoutbåtar bör besiktigas enligt Finlands Seglarförbunds, Finlands Båtförbunds eller Finlands Navigationsförbunds besiktningsdirektiv. Alternativt kan båte be-

siktigas enligt Sjöfartsverkets direktiv för hyresbåtar. Scoutbåten bör alltid fylla kraven, då båten används i sjöscoutsammanhang. En kopia på besiktningsprotokollet skall skickas till sjöscoutsekreteraren varje år före utgången av juni.

2.3 BESIKTNINGSMÄNNEN

Scoutbåtarna besiktigas av besiktningsman godkänd av Finlands Seglarförbund, Finlands Båtförbund eller Finlands Navigationsförbund. Hyresbåtsbesiktning utförs av Sjöfartsverket.

2.4 ANVÄNDANDET AV SCOUTBÅT TILL ANNAT ÄN SCOUTBRUK

Om en scoutbåt används till verksamhet som kan anses vara handelssjöfart eller hyresverksamhet, bör båten och besättningen samt befälet fylla lagstiftningens krav. I dylik verksamhet rekommenderas att om möjligt täcka eller avlägsna alla scoutemblem.

2.5 BÅTENS BEFÄL OCH MANSKAP

Med tanke på säkerheten bör manskapet på en scoutbåt vara kunnig och tillräckligt stor till antalet. Befälhavaren bör inneha ett båtförarcertifikat, enligt dessa bestämmelser samt uppfylla de krav som ställs i sjötrafiklagen, sjölagen och dessa säkerhetsbestämmelser.
Sjöscoutkåren har rätt att uppgöra strängare regler i fråga om befäl och manskap.

2.6 BEFÄLHAVARENS ANSVAR

Befälhavaren är ansvarig för båtens och de ombordvarandes säkerhet i enlighet med lagstadgade föreskrifter. Befälhavaren ansvarar för båtens sjöduglighet. Han/hon är dessutom ansvarig för att god scout- och sjömanssed råder ombord, samt att dessa säkerhetsbestämmelser följs.
Befälhavaren bör inneha certifikat för seglationsområdet och känna och behärska båten väl samt känna till sjöscoutkårens handlingsplan för nöd och olycksfall.
Befälhavare för lättbåtar behöver inte certifikat.

2.7 BYTE AV BEFÄL

Vid byte av befäl bör alla ombordvarande genast underrättas. Detta antecknas i loggboken.

Som scoutbåtar räknas även utomståendes båtar, om de ingår i verksamheten.

3. LÄTTBÅTS-SEGLING

3.1 ALLMÄNT

Detta kapitels direktiv anpassas för lättbåtar. En lättbåt är en segeljolle där kölen inte är försedd med kölvikt. Sjöscoutkåren ansvarar för sjödugligheten för de båtar som kåren använder. Vid jollesegling rekommenderas att en följebåt medverkar.

3.2 LÄTTBÅTENS UTRUSTNING

Lättbåten bör ha vattentäta skott eller skilda flottörer som håller båten flytande fullt vattenfylld samt vid nattseglats reglementsenlig belysning. Dessutom borde det under seglats som utrustning finnas åtminstone åror eller paddel, öskar samt en tillräckligt lång bogserlina.

3.3 SEGLATSENS ANSVARSPERSON

Under varje lättbåtssegling bör det finnas en ansvarsperson.

3.4 RÄDDNINGSVÄSTAR OCH ÖVRIG SÄKERHETS-UTRUSTNING

I en lättbåt bör alltid användas flytvästar. Om vattnets temperatur understiger 15 grader rekommenderas även användningen av torr- eller våtdräkt.

> För lättbåtar och scoutbåtar är kraven olika.

4. SÅ GENOMFÖR DU EN SEGLATS

4.1 FÖRBEREDELSER FÖRE SEGLATSEN

4.1.1 Allmänt

Befälhavaren på scoutbåten bör omedelbart före seglatsen förvissa sig om att båten är i det skick som besiktningen förutsätter, rätt bemannad och sjöduglig samt bekanta sig med dagens färdrutt och väderprognoserna.

Deltagare som inte fyllt 18 år bör ha målsmans medgivande för att få delta i seglatsen. För seglatser som varar under 3 dygn behöver 15 år fyllda inte målsmans medgivande.

4.1.2 Anmälan om seglats

Före avfärd bör båtens befälhavare eller lättbåtsseglatsens ansvarsperson se till att en på förhand överenskommen person i land vet om seglatsens ruttval, tidtabell och antalet personer ombord.

Det rekommenderas att uppgifter om seglatser som räcker över tre dygn lämnas till förbundskansliet. Uppgifterna bör sparas under hela seglatsen.

4.2 ÅTGÄRDER UNDER SEGLATSEN

4.2.1 Manövrering

Vid manövrering av scoutbåten eller lättbåten bör i kraft varande lagar och direktiv följas, samt ett gott sjömanskap uppvisas.

4.2.2 Räddningsväst

Under seglatsen bör flytväst användas. Man kan tillfälligt avstå från användandet av flytväst om båtens befälhavare anser det vara absolut säkert.

4.2.3 Loggbok

Ombord på scoutbåt bör föras loggbok så att man senare fullständigt kan följa båtens färd och händelserna ombord, samt påvisa vilka personer som varit ombord.

4.3 Åtgärder efter seglatsen

Båtens befälhavare bör efter seglatsen förvissa sig om att båten är tryggt och ändamålsenligt förtöjd. Eventuella fel och brister gällande båtens utrustning bör antecknas i loggboken.

En seglats är en färd till sjöss, även med motorbåt.

En ruttbeskrivning underlättar en räddningsoperation.

5. BÅTFÖRAR-CERTIFIKAT

5.1 ALLMÄNT

Båtförarcertifikat för scoutbåtar utfärdas för övnings-, skärgårds- och öppet havsseglingar i enlighet med dessa bestämmelser. På kurser för scoutverksamhet till sjöss utbildas manskap och befäl för scoutbåtar. Under kurserna skapas förutsättningar för säker sjöscoutverksamhet.

5.2 BÅTFÖRARCERTIFIKAT FÖR ÖVNINGSOMRÅDEN

Båtförarcertifikat för övningsområden kan beviljas av kårchefen för en sjöscoutkår åt en 15 år fylld ansvarsmedveten scout. Innan detta certifikat kan tilldelas bör vederbörande segla som manskap minst en seglingssäsong och då medverka i manövreringen av båten. Personen bör dessutom

- ha slutförd båtförarkurs
- inneha tillräckliga färdigheter för att säkert kunna föra befäl inom övningsseglatsområdet.
- förverkligat spejarscoutprogrammet

Kårchefen bör underrätta distriktets sjöscoutinstruktör om beviljade övningscertifikat. Certifikatet berättigar innehavaren att fungera som befälhavare under dagsseglatser på det övningsområde som distriktets sjöscoutinstruktör godkänt.

5.3 BÅTFÖRARCERTIFIKAT FÖR SKÄRGÅRD

Distriktets sjöscoutinstruktör kan utgående från ansökan av kårstyrelsen för en

sjöscoutkår bevilja båtförarcertifikat för skärgård till en minst 18 år gammal scout, i undantagsfall 17 år gammal, som fyller fordringarna i punkt 5.2. och som befälhavare visat prov på ansvarskänsla och skicklighet. Därtill bör han/hon inneha följande kompetens:

- avlagd skärgårdsskepparkurs och ”försti” -kurs eller bevisad motsvarande kompetens
- kan tryggt hantera båten i skärgårdsförhållanden, alla tider på dygnet
- kan leda och utbilda sin besättning
- inneha kunskaper i första hjälpen, motsvarande Finlands Röda kors FHJ1
- ha tillräcklig praktisk seglingserfarenhet
- förverkligat explorerscoutprogrammet

Certifikatet berättigar innehavaren att som befälhavare föra scoutbåt inom skärgårdsområdet, som definieras enligt Finlands Seglarförbunds, Finlands Båtförbunds och Finlands Navigationsförbunds besiktningsregler.

Vid tidpunkten för dessa bestämmelsers utgivande omfattas den 3. besiktningsklassens seglingsområde av Finlands kuster och insjöar, Ålands hav, Finska vikens innersta del till Viborg och Saima kanal samt under gynnsamma förhållanden Kvarken och sträckan Helsingfors – Tallinn.

5.4 BÅTFÖRARCERTIFIKAT FÖR ÖPPET HAV

FS:s sjöscoutgrupp kan bevilja båtförarcertifikat för öppet hav åt en ansvarskännande, minst 20 år gammal scoutledare utgående från ansökan av kårchefen för en sjöscoutkår samt distriktets sjöscoutinstruktörs utlåtande. Personen bör uppfylla kraven i punkterna 5.2. och 5.3. och vara känd som en person med god omdömes- och ledarförmåga och som förmår upprätthålla god ordning och scoutanda. Därtill bör han/hon:

- avlagt FS:s skepparkurs eller högre sjöfartsexamen eller bevisad motsvarande kompetens
- inneha kusttrafikcertifikat (SRC) som berättigar till användandet av maritim-VHF radiotelefon
- genomgått FS:s sjöräddningskurs eller en motsvarande kurs i sjöräddning
- ha tillräcklig praktisk seglingserfarenhet
- avlagt scoutledargrundkursen

Certifikatet berättigar innehavaren att som befälhavare föra scoutbåt enligt vad dess besiktningsbevis tillåter. Vid tidpunkten för dessa bestämmelsers utgivande omfattas den 1. besiktningsklassens seglationsområde av Östersjön och dess vikar, Bottenhavet, Sveriges, Norges och Kola halvöns kuster, de Brittiska öarna, Biscayas, Spaniens, Portugals kuster samt Medelhavet (Europas kustfarvatten och Medelhavet). De båtar som är besiktigade för öppet hav är ämnade för långa färder i väderförhållanden som råder på seglationsområdet.

Besiktningsklassen 2, kusten omfattar områdena: Bottenviken och Finska viken, under gynnsamma förhållanden norra Östersjön väster om linjen Hangö – Gotland, samt södra Östersjön väster om linjen Öland – Bornholm – Rügen.

De båtar som är besiktigade för kustområden är ämnade för färder på havet i närheten av kusten.

5.5 CERTIFIKATENS GILTIGHETSTID

Om det bryts mot FS:s säkerhetsbestämmelser till sjöss eller reglerna för vattentrafiken då båten används i scoutbruk, kan certifikatet återkallas av den person som fungerat som båtens befälhavare.

Certifikat för övningsområden och för skärgård kan återkallas av utfärdaren av certifikatet, distriktets sjöscoutinstruktör eller FS:s sjöscoutinstruktör. Certifikatet för öppet hav kan återkallas av FS:s sjöscoutgrupp.

Anmärkningar mot återkallandet gällande certifikat för övningsområden och för skärgård bör riktas till distriktets styrelse och certifikat för öppet hav till FS:s styrelse, vilka kan ändra på tidigare beslut.

6. VERKSAMHET VID FARO- OCH NÖDSITUATIONER

6.1 DEFINITION AV FARO- OCH NÖDSITUATIONER

Med en farosituation förstås en situation när en scoutbåt eller en ombordvarande persons hälsa och liv är hotad och som kan leda till en nödsituation.

Med en nödsituation förstås en situation där en scoutbåt inte kan användas i normalt och tryggt bruk, scoutbåten är allvarligt skadad eller en person ombord har skadats allvarligt.

Med kris förstås en allvarlig risk att förlora hälsa och liv.

6.2 ANSVARET FÖR RÄDDNINGSVERKSAMHETEN

För scoutbåten och dess besättnings räddningsverksamhet ansvarar befälhavaren. Vid en nödsituation bör man omedelbart meddela sjöräddningsmyndigheterna för att få effektiv hjälp.

6.3 NÖDANROP

Scoutbåtens befälhavare bör använda alla tillbuds stående medel för påkallande av hjälp vid en nödsituation. I första hand rekommenderas sjöradiotelefonen eller mobiltelefonen.

Scoutbåtens befälhavare bör före seglatsen försäkra sig om att besättningen känner till de vanligaste nödsignalerna och att de kan påkalla hjälp via mobiltelefonen eller radiotelefonen.

6.4 MEDDELANDEN EFTER EN KRIS- ELLER NÖDSITUATION

Kårchefen eller den för sjöverksamheten ansvarige ledaren bör underrättas om en nödsituation så fort det är möjligt och med beaktande av säkerheten vid nödsituationen. Kårchefen bör underrätta förbundets sjöscoutsekreterare som i sin tur informerar FS:s sjöscoutinstruktör. Om scoutbåtens haveri eller olyckshändelse behandlas i rätten bör kårchefen skicka en utredning från rättegången till FS:s sjöscoutinstruktör. I ett krisfall bör FS:s krisinformationsdirektiv följas. Direktiv finns som bilaga både till säkerhetsföreskrifterna och till dessa föreskrifter.

6.5 HANDLINGSPLAN I HÄNDELSE AV NÖDSITUATION

Sjöscoutkåren bör uppgöra handlingsdirektiv för eventuella faro- och nödsituationer. Handlingsplanen bör behandla verksamheten vid olika slag av olyckor ombord på scoutbåt, tillkallandet av hjälp, sjöscoutkårens verksamhet samt informerandet av olyckan. Kårchefen ansvarar för att innehavarna av båtförarcertifikaten känner till direktiven. Sjöscoutkåren bör översända direktiven till förbundets sjöscoutsekreterare. FS publicerar direktiven för uppgörandet av en handlingsplan som en bilaga till dessa föreskrifter och på internet på adressen www.partio.fi/meripartio

Alla medel är tillåtna då det gäller att kalla på hjälp.

Förbered dig på olyckor – var redo!

7. PADDLING

7.1 ALLMÄNT

Detta kapitel är ett sammandrag av Paddlingssäkerhetens förhandlingsdelegations säkerhetsföreskrifter 24.4.2002 där scouterna enligt punkt 10 åtminstone följer direktiven i detta sammandrag.

Ett krävande paddlingsevenemangs ledare bör känna ”paddlingens säkerhetsföreskrifter” i sin helhet.

Om en kår sysslar med kommersiell uthyrning av och programverksamhet med kanoter, bör också i sådan verksamhet ”paddlingens säkerhetsföreskrifter” följas i sin helhet.

7.2 KANOTENS KONSTRUKTION

I detta direktiv används för kajak och indiankanot den gemensamma benämningen kanot.

Kanotens konstruktion och utrustning bör vara i skick och säker i de förhållanden där den används. Kanoten bör ha flottörer eller vattenfasta skott i båda ändor. Vattenfylld och där en person belastar kanoten med kraften av 100 Newton, så bör kanoten hållas flytande i vågrätt läge. Vid forsfärder bör endast kanoter avsedda för dylika färder användas.

7.3 KANOTUTRUSTNING

Till kanotens basutrustning hör:

- Paddel
- Kapell för sittbrunnarna
- Bärhandtag eller motsvarande, i fören och aktern och/eller däckslinor
- Länspump, öskar eller annat länsningsredskap

Då man paddlar med en indiankanot i sådana förhållanden att det finns en uppenbar risk för att kanoten skall vattenfyllas, bör kanoten ha tillräckligt bärande flottörer som gör paddling i den vattenfyllda kanoten möjlig.

7.4 KANOTISTENS UTRUSTNING

Kanotisten bör alltid använda en passande CE-märkt paddlings- eller flytväst eller flytdräkt. Klädseln bör anpassas till förhållandena.

Övrig behövlig utrustning för paddlingsevenemanget avgörs av färdledaren:

- Extra kläder, vattentätt förpackade
- Torr- eller våtdräkt i kyliga förhållanden
- Hjälm vid forsfärder eller då förhållandena det annars kräver
- Paddelflottör
- Visselpipa eller annan ljudsignalsanordning
- Kompass och karta
- Ett vitt ljus vid mörker

All ovannämnda utrustning bör vara i skick och en trygg användning av dessa bör övas på förhand. Dessutom bör kanotisten med hjälp av reflexer, klädsel i klara färger, vimpel m.m. gör sig sedd i alla väderleks- och ljusförhållanden.

Ledaren för paddlingsevenemanget eller –utfärden kan efter eget övervägande, förutom de ovannämnda även medföra följande utrustning:

- Bogserlina
- En kastlina (forsfärder)
- Nödraketer och handbloss, då man paddlar på havet eller på stora insjöar.
- Värmefilt
- Första hjälpenförpackning
- Lappningstillbehör för kanoten och reparationsverktyg
- Kniv eller kapningskniv
- Mobiltelefon
- Radio för att lyssna på väderleksrapporten
- Reservpaddel
- Redskap för att göra upp eld

Färdledaren bör se till att gruppen har tillräckligt med av utrustningen som är uppräknad ovan. Säkerhetsutrustningen bör packas, utgående från dess användning, så att den är lätt tillgänglig.

7.5 ANTALET DELTAGARE PÅ EN UTFÄRD

Färdledaren får högst ha direkt ansvar för en grupp på 16 personer fördelade på 10 kanoter. Vid färder med större grupper bör färdledaren utse tillräckligt kompetenta hjälpledare, så att ovanstående regel gällande förhållandet mellan ledare och deltagare uppfylls. Under krävande färder kan säkerheten ställa krav på att ledaren har ansvaret för en mindre grupp.

7.6 SÄKERHETSPLAN

Färdledaren bör uppgöra en säkerhetsplan och före evenemanget delge deltagarna planen.

7.7 ANMÄLAN OM EN PADDLINGSUTFÄRD

Före avfärd bör färdledaren se till att en på förhand överenskommen person i land vet om paddlingsutfärdens rutt, tidtabell och antalet personer som deltar.

Det rekommenderas att uppgifter om evenemang som räcker över tre dygn lämnas till förbundskansliet. Uppgifterna bör sparas under hela evenemanget.

7.8 DELTAGARNAS KRAV OCH SKYLDIGHETER

Paddlingsevenemangets eller –utfärdens ledare bör, för det uppgiften förutsätter,

inneha tillräcklig paddlingskunskap, -erfarenhet och –kunskap. Personen bör vara minst 18 år och ha genomgått scoutledargrundkursen. Deltagare som inte fyllt 15 år bör ha målsmans medgivande för att få delta i utfärden. Deltagaren i utfärden bör följa de råd och direktiv som ges samt i sitt eget handlande även ta hänsyn till de övriga deltagarnas säkerhet.

- Inför en krävande paddlingsutfärd bör man ta reda på deltagarnas erfarenheter, färdigheter och uthållighet. Säkerhetsplaneringen bör lägga särskild vikt vid vilka krav utfärden ställer på hälsotillståndet. Deltagarna bör på förhand informeras om saken.
- Vid forsfärder eller paddling till havs kan räddningsövningar utförda före utfärden vara på sin plats.
- Ett evenemang kan också kräva genomsnittligt skärpta anvisningar och övervakning av att de följs. Det kan bero på att det i gruppen finns oerfarna kanotister trots att man paddlar i lugna vatten.
- Vid behov kan säkerheten förstärkas genom utomstående säkerhetsarrangemang såsom följebåt och räddningspersonal på stranden. En säkerhetsplan i all sin enkelhet betyder muntligt givna direktiv, t.ex. hur nära stranden man paddlar, hur en livligt trafikerad farled korsas eller hur man handlar då man kantrar.

8. ÖVRIG VISTELSE PÅ SJÖN

Scoutkårerna kan vistas på sjön på hemgjorda flottar eller andra i dessa föreskrifter ej definierade flytetyg. I dylik verksamhet bör beaktas troliga risker och beroende på situationen använda sig av flytvästar, följebåtar och/eller på stranden befintliga personer som säkerhet. Evenemangets ledare bör försäkra sig om att deltagarnas simkunnighet och övriga färdigheter är tillräckliga för den kommande verksamheten.

9. ÖVERVAKNING AV BESTÄMMELSERNA

9.1 ALLMÄNT

Att bestämmelserna i dessa säkerhetsföreskrifter följs, övervakas främst av Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry:s sjöscoutgrupp, förbundets sjöscoutinstruktör och –råd samt kårchefen.

9.2 SJÖSCOUTINSTRUKTÖREN ÖVERVAKAR

Förbundets sjöscoutinstruktör övervakar de personers kompetens som innehar båtförarcertifikat. Sjöscoutinstruktören har rätt att utföra granskning av båtar som står till scouternas förfogande. Vid behov kan han ordna förhör av innehavarna av certifikaten för att förvissa sig om kunskapsnivån.

9.3 KÅRCHEFENS ANSVAR

Sjöscoutkårens kårchef bör känna till bestämmelserna i dessa säkerhetsföreskrifter samt i huvuddrag sjövägsreglerna och se till att dessa följs. Han/hon bör övervaka att innehavarna av båtförarcertifikat införskaffar uppgifter om ändringar i lagstiftning och andra bestämmelser, som rör trafiken till sjöss.

9.4 INFORMATIONSSKYLDIGHET

Om brott mot dessa säkerhetsföreskrifter, mot sjövägsreglerna eller mot goda scoutseder skett när båten använts i scoutverksamhet, är sjöscoutinstruktören skyldig att informera kårchefen om saken. Om detta inte hjälper går saken vidare till förbundsstyrelsen och Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry:s styrelse. Kårchefen bör underrätta sjöscoutinstruktören om brott som kommit i hans vetskap.

9.5 ÅTERKALLANDE AV BÅTFÖRARCERTIFIKAT

Båtförarcertifikaten kan återkallas i enlighet med vad som sägs i punkt 5.5.

Bilagor

Bilaga 1. *Sjöscoutkårens handlingsplan vid en skade- och olycksfallssituation*

Bilaga 2. *Paddlingens säkerhetsdirektiv (förhandlingsdelegationen för paddlingssäkerhet 24.4.2002)*

Bilaga 3. *FS:s Krisinformationsdirektiv*

SJÖSCOUTKÅRENS HANDLINGSPLAN VID EN SKADE- OCH OLYCKSFALLSSITUATION

FÖRORD

Detta är en påhittad sjöscoutkårs handlingsplan vid en skade- och olycksfallssituation. Handlingsplanen är ämnad som en modell för sjöscoutkåren som uppgör en egen handlingsplan. Handlingsplanens uppställning kan även utnyttjas som stöd för övrig scoutverksamhet.

Sjöscoutkåren borde i sin egen plan ta i beaktande enskilda detaljer som rör kåren och båtarna, såsom kontaktuppgifterna till båtarna, placeringen av eldsläckarna, släckningsöppningar, räddningsflottar osv. Om kåren har många olika slags båtar, vore det bra om handlingsplanen uppgjordes så, att den skulle omfatta varje båts särdrag.

INLEDNING

Båtens befälhavare ansvarar för arrangerandet av räddningsverksamheten ombord. Befälhavarens uppgift är att fördela uppgifterna effektivt bland besättningen ombord samt att se till att utomstående hjälp tillkallas.

Man bör beakta att varje nödsituation är unik, vilket betyder att sunt förnuft skall användas då man följer planen. Varje situation skall också bedömas skilt för sig. Att notera då man följer planen är att många saker antas hända samtidigt. Man har försökt uppgöra planen så att den hjälper till att klara av olyckan och en minimering av skadorna.

Planens detaljer vore det vara skäl att alltid granska inom kåren innan seglingssäsongen inleds.

I en nödsituation framhävs båtens befälhavares ledaregenskaper, samt de på förhand gjorda räddningsplanerna och övningarnas betydelse. I en nödsituation bör man handla raskt men lugnt.

Det här direktivet är ämnat för båtens befälhavare och här utgår man från att befälhavaren innehar baskunskaperna när det gäller t.ex. första hjälpen och radiotelefoni.

INNEHÅLL

Hur handla i olycksbåten..... 17

Allmänna direktiv.....17
Att sända ett nödmeddelande via
sjö-VHF radio i en nödsituation.....18
Grundstötning/bottenkänning 19
Läckage..... 20
Brand ombord.....21
Att överge båten..... 22
Sjukdomsattack eller allvarlig skada..... 23
Man över bord –situation
(MOB – Man Over Board)..... 24
Motorfel.....25
Problem med manövreringen..... 26
Att handla vid dåligt väder.....27
Att tappa bort sig.....28
Sammanstötning.....28
Kårens åtgärder vid en
sjöscoutolyckshändelse..... 29
Båtens uppgifter – exempelsida.....31
Kontaktuppgifter – exempelsida.....32

HUR HANDLA I OLYCKSBÅTEN

Allmänna direktiv

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall vid behov besättningen upp på däck.

Fastställ situationen och bedöm hur allvarlig den är.

Tillkalla hjälp

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och
- allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se sändning av nödmeddelanden på sidan 2.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Vid tillkallandet av hjälp meddela:

- Fartygets namn och typ *) t.ex. segelbåten Diana
- Position *) t.ex. två sjömil söder om Emsalö
- Fartygets kontaktuppgifter, t.ex. gsm-nummer, vhf-anrop, o.s.v.
- Vad som har hänt, t.ex. vi har grundstött, båten läcker, vi sjunker
- Planerad verksamhet, t.ex. vi överger fartyget, förflyttar oss till livflotten
- Hur många personer som är i fara, t.ex. fem personer

*) Minimiuppgifter som behövs för att få hjälp till platsen, övriga uppgifter bidrar till att avsevärt försnabba och effektivera hjälpen till platsen.

Rädda människorna och begränsa skadorna.
- Se de specifika direktiven

Att sända ett nödmeddelande 18
Grundstötning/bottenkänning.....15
Läckage.....20
Brand ombord..... 21
Att överge båten..... 22
Sjukdomsattack eller skada 23
Man över bord (MOB) 24
Motorfel 25
Problem med manövreringen 24
Att handla vid dåligt väder 27
Att tappa bort sig 28
Sammanstötning 28

När det är möjligt och nödsituationen det medger meddela kårchefen (tel.nr. xxx – 123 4567 eller ansvarig båtsman (tel. xxx – 123 4567).

ATT SÄNDA NÖDMEDDELANDE VIA SJÖ-VHF RADIO I EN NÖDSITUATION

ALLMÄNT

Ett nödmeddelande kan sändas i en nödsituation, då en båt eller en person är i nöd och man behöver omedelbar utomstående hjälp. Sådana här situationer är i allmänhet bl.a. eldsvåda ombord, båten sjunker, man över bord, en allvarlig grundstötning och övergivande av båten. Nödsituationen fastställs av båtens befälhavare.

ÅTGÄRDER

Om möjligt, sänd ett nödmeddelande med hjälp av DSC-apparaten.
Ställ in kanal 16 på VHF-radion.
Sänd en nödsignal och ett nödmeddelande.
- Använd dig av blanketten nedan som grund för ditt nödmeddelande.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
Här
Segelbåten DIANA, DIANA, DIANA, anropssignal OG XXXX
(kort paus)

MAYDAY
Här
Segelbåten DIANA
Position ____ grader ____ minuter nord, ____ grader ____ minuter ost

(eller annan platsangivelse)

nödlägets art: (läs bara de behövliga/passande)

driver	manöveroduglig	sammanstötning
vi överger båten	eldsvåda	_____
grundstötning	vi sjunker	_____
man över bord	läckage	_____

tilläggsuppgifter _____

vi begär omedelbar hjälp

GRUNDSTÖTNING/BOTTENKÄNNING

ALLMÄNT OM GRUNDSTÖTNING/BOTTENKÄNNING:

I värsta fall skadas båten vid en grundstötning så illa att den sjunker. De största skadorna är naturligtvis vid kölen och genomföringarna. Ett tvärstopp kan dessutom förorsaka allvarliga personskador ombord. Det finns en risk för att personerna hamnar i vattnet.

En bottenkänning skiljer sig från en grundstötning såtillvida att båten inte fastnar på bottnen. För övrigt kan skadorna vara likartade och för säkerhets skull är det skäl att meddela sjöräddningsmyndigheterna om situationen och vad man tänker företa sig.

ÅTGÄRDER

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall vid behov besättningen upp på däck.

Kontrollera skadorna

- Kontrollera att alla personer är ombord.
- Kontrollera eventuella personskador.
- Kontrollera genomföringarna och möjliga läckage.

Bedöm situationen.

- Kan seglatsen fortsätta?
- Behövs utomstående hjälp?
- Är det tryggt att invänta hjälp i båten?

Alarmera hjälp vid behov.

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Rädda dem som hamnat i vattnet och ge behövlig första hjälp till de skadade.

Förhindra tilläggsskador.

- Håll båten i säkra vatten.
- Inled eventuella länsningsarbeten (pumparna igång).
- Se till att personerna ombord behåller räddningsvästarna på.

LÄCKAGE

ALLMÄNT

Ett läckage ombord kan vara förorsakat av t.ex. en bottenkänning eller grundstötning. Ett läckage kan också börja i en genomföring. I värsta fall kan ett läckage leda till att båten sjunker och de ombordvarande hamnar i vattnet.

ÅTGÄRDER:

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall vid behov besättningen upp på däck.

Bedöm situationen.

- Lokalisera läckaget.
- Kan läckaget stoppas?
- Uppskatta hur länge båten hålls flytande.
- Behövs utomstående hjälp?

Försök stoppa läckaget.

- Använd pluggar, trasor och andra tillbuds stående medel.
- Stäng genomföringarnas ventiler.

Inled länsningen

- Pilspumpen, öskaret, o.s.v.
- Fortsätt att pumpa så länge som möjligt.

Alarmera hjälp vid behov.

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och
- allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Manövrera båten, beroende på omständigheterna, till närheten av strandkanten, till en skyddad hamn eller ett varv.

- Se till att förhindra ytterligare skador.

Om båten inte hålls flytande, förbered evakuering.

- Att överge båten är i allmänhet den sista utvägen. Om man blir tvungen till det skall det ske noga övervägt.
- Tilläggsdirektiv se *Att överge båten*, sidan 22.

BRAND OMBORD

ALLMÄNT

Redan en liten brand ombord är ytterst farlig. För det första släckningsförsöket finns det inte mycket tid. Ett lyckat första försök har en avgörande betydelse för hur båten skall räddas. Om släckningen inte lyckas, står övergivandet av båten snabbt i tur.

ÅTGÄRDER:

Alarmera alla ombordvarande upp på däck!!!

- Befall räddningsvästarna och varma kläder på.
- Befall personerna till den plats som ur evakueringssynpunkt är säkrast.

Försök med ett första släckningsförsök.

- Om branden är i mottorrummet, öppna inte motorhuven eller luckan, utan släck via luckan som är på glänt eller genom en släckningsöppning.

Bedöm situationen

- Vad brinner och var brinner det?

Stäng bränsle- och gaskranarna.

Vänd båten så att elden ligger i lä.

Tillkalla GENAST utomstående hjälp.

- Mayday anrop på Sjö-VHF kanalen 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- Per telefon till sjöss 02 04 1000 sjöräddningscentralen.
- Vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Utred noggrannare vad som brinner.

Stäng vid behov motorn.

Stäng huvudströmbrytaren om det är möjligt.

Förbered evakuering av båten.

- Om släckningsåtgärderna inte leder till ett snabbt resultat, gör då raskt evakueringsbeslutet.
- Tilläggsdirektiv, se *Att överge båten*, sidan 22.

ATT ÖVERGE BÅTEN

ALLMÄNT

Att överge båten är i allmänhet den sista utvägen och övergivande bör ske först i det skedet då det av säkerhetsskäl är nödvändigt. Man bör minnas att en flytande båt ger skydd åt de ombordvarande länge. Det kalla havsvattnet leder snabbt till nedkylning (hypotermi) och påföljande handlingsförlamning. I en okontrollerbar eldsvådssituation är övergivande av båten det ända rätta alternativet.

ÅTGÄRDER DÅ BESLUT OM ÖVERGIVANDE GJORTS

Förberedelser

Befall de ombordvarande att ta på sig så mycket varma kläder som möjligt samt räddningsvästen.

Om möjligt, tag med användbara ljuskällor, nödraketer/handbloss, kommunikationsutrustning, och nödsändare (epirb)/bärbar positonsbestämmare (gps) samt utrustning för uppgörandet av eld.

Meddela om dina avsikter till sjöräddningsmyndigheterna.

- Mayday anrop på Sjö-VHF kanalen 16, *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- Per telefon till sjöss 02 04 1000 sjöräddningscentralen.
- Vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Om en räddningsflotte finns tillgänglig, blås upp den bredvid båten för evakueringen.

I vattnet

Samla personerna i livflotten eller i en grupp i vattnet.

- En samlad grupp hittas lättare och håller sig också längre varm i det kalla vattnet än utspridda enskilda personer.

Påkalla räddningsenheten och övriga fartygs uppmärksamhet.

- Om det är osannolikt att ni lyckas ta er iland, håll er i närheten av vraket. Vraket hittas lättare än enskilda personer i vattnet. Om land är nära försök ta er iland.

I land

Påkalla räddningsenheten och övriga fartygs uppmärksamhet.

- telefon, nödraketer, handbloss, eld, o.s.v.

Håll gruppen varm.

- Tänd en eld om möjligt.
- Försök ta er inomhus.

SJUKDOMSATTACK ELLER ALLVARLIG SKADA

ALLMÄNT

Att erhålla hjälp på sjöområdena tar alltid märkbart längre tid än på landbacken. Därför är snabbt kallande på hjälp och första hjälpen ombord ytterst viktig. I detta direktiv ges endast allmänna riktlinjer gällande första hjälpen. Huvudsaken är att säkerställa livsfunktionerna d.v.s. andningen, blodcirkulationen och medvetandet.

ÅTGÄRDER

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall vid behov besättningen upp på däck.

Bedöm personens tillstånd.

- LIVLÖS: om personen inte andas normalt, inled då återupplivandet genom kompressioner och inblåsning.

- MEDVETSLÖS: om personen andas, men är medvetslös, vänd henne i framstupa sidoläge och säkerställ andningen.

- SKADAD: säkerställ livsfunktionerna: andningen, blodcirkulationen och medvetandet. Stoppa eventuella blödningar, brutna leder, underlätta patientens välbefinnande i mån av möjlighet, följ med patientens tillstånd.

Alarmera hjälp vid behov.

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och
- allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Förhindra ytterligare olyckor.

- Tag hand om båtens manövrering.

Fortsätt första hjälpen och följ med patientens tillstånd.

MAN ÖVER BORD –SITUATION (MOB – MAN OVER BOARD)

ALLMÄNT

Man över bord (MOB) –situationen upptäcks i allmänhet snabbt ombord på en scoutbåt. Ett större problem blir i allmänhet att få personen tillbaka ombord. I synnerhet att lyfta ombord en medvetslös är svårt. Betydelsen av att kalla på hjälp förstärks om personens försvinnande upptäcks efter en tid och personen inte kan lokaliseras i vattnet. En person i vattnet hotas snabbt av nedkylning och utmattning, t.o.m. under sommaren.

ÅTGÄRDER:

Alarmera de ombordvarande.

- Den person som gjort upptäckten ropar: ”Man över bord” och fortsätter att hålla personen i vattnet under uppsikt.
- Alla tar på sig räddningsvästarna.
- Alla behövliga personer skall upp på däck.

Livbojen och MOB-ljuset.

- Kasta livringen och MOB –ljuset.

Lägg klockslaget på minnet.

- Anteckna händelsens klockslag i minnet (också klockslaget då man upptäckte att personen var försvunnen samt den senaste observationen av personen, om den skiljer sig från den första observationens klockslag).

Alarmera hjälp.

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

Starta motorn / ta ner segel.

- Starta motorn omedelbart.
- Gå upp i vind och ta genast ner seglen, när det är praktiskt möjligt.

Att manövrera båten.

- Manövrera båten till MOB-platsen så att personen i vattnet befinner sig i lovart, för båten driver snabbare än människan. På så sätt förvissar du dig om att inte båten driver på personen.
- Var försiktig, så att inte personen hamnar under båten eller i propellern.

- Att rädda offret.
- Om möjligt försök få personen ombord.
- Var försiktig med propellern!

MOTORFEL

ALLMÄNT

Hur allvarlig fara en segelbåts motorfel är beror till stor del på besättningens färdigheter och båtens storlek samt seglingsförmåga. I allmänhet kan seglatsen fortsätta för segel och det största problemet med motorstörningar är att angöra land. I synnerhet med en stor och tung båt kan angöringen för segel vara problematisk.

ÅTGÄRDER:

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall alla behövliga personer upp på däck.

Bedöm situationen.

- Kan man fortsätta färden för segel?
- Vad beror felet på?
- Bränslet?
- Annat fel?
- Kan motorn fås igång på nytt?
- Behövs hjälp vid landstigning?

Sätt segel.

- Fortsätt färden för segel, om möjligt.

Reparationsåtgärder.

- Försök reparera felet.
- Lufta bränslesystemet. Det lönar sig att lufta systemet på ett lugnt ställe eftersom vågorna får brännoljan att skumma i en halvfull tank.
- Landstigning.
- Om möjligt angör land för segel, ta inga onödiga risker.
- Om landstigning är omöjlig, förankra båten nära land och för personerna i land med hjälp av en jolle eller med hjälp av utomstående.

Tillkallande av utomstående hjälp.

- Be om utomstående hjälp vid landstigningen, eller vid behov tidigare.

PROBLEM MED MANÖVRERINGEN

Allmänt

Problem med styrningen kan förorsakas t.ex. av att rorkulten brister, att styrsystemet går sönder eller att rodret skadas. Problemet med styrningen kan vara totalt (t.ex. att rodret totalförstörs/lossnar) eller lindrigt (t.ex. rorkulten skadas). Största påfrestningen utsätts en segelbåts styrsystem för vid kryss. Om ett lindrigare fel uppstått kan man minska påfrestningarna på styrsystemet bl.a. genom att länsa i undanvind.

Åtgärder:

Alarmera de ombordvarande.

- Alla tar på sig räddningsvästarna.
- Alla behövliga personer skall upp på däck.

Bedöm situationen.

- Vad beror felet på?
- Är styrproblemet totalt?
- Kan man styra med hjälp av reservsystemet?
- Finns det fara för att driva på grund eller i land?

Använd båtens reservsystem.

Beroende på situationen, länsa undan eller stoppa och ankra båten.

Minska på farten och stabilisera drivandet genom att använda ett drivankare.

Tillkalla hjälp.

- per telefon på sjöbevakningens nödnummer 02 04 1000 (till havs) och allmänna nödnumret 112 (insjöar).
- med Sjö-VHF radio på kanal 16, se *Sändning av nödmeddelanden* på sidan 18.
- vid behov med övriga internationella nödsignaler.

ATT HANDLA VID DÅLIGT VÄDER

Allmänt

Hård vind och sjögång försvårar handlandet ombord och kan i värsta fall förorsaka skador på båten och leda till personskador. Dimma och nedsatt sikt kan bl.a. leda till att man tappar bort sig, kolliderar eller grundstöter. Man bör förhålla sig med respekt till naturkrafterna och söka skydd i tid.

Åtgärder:

I dimma

Tag inga onödiga risker.

- Då du möter dimma ankra båten på yttre sidan av farleden, såvida du inte är i stånd att navigera tryggt med t.ex. radar.

Skydda personerna.

- Befall de ombordvarande att klä sig sakligt samt ta på sig räddningsvästarna.

Granska din position på sjökortet.

- Observera grynnor samt grunda och smala ställen i farleden.

Varna övriga båtförare.

- Hissa radarreflektorn i masten.
- Avge behövlig ljudsignal med två minuters mellanrum.
- Om du befinner dig på ett VTS-område, anmäl till VTS-centralen på lämplig VHF-kanal.

Meddela om eventuella förseningar.

- Meddela kontaktpersonen i land om förseningen så att onödigt spaningspådrag förhindras.

I storm

Tag inga onödiga risker.

- Sök skydd i tid.

Skydda personerna.

- Befall de ombordvarande att klä sig sakligt samt ta på sig räddningsvästarna.
- Befall säkerhetsselarna på för dem som är på däck.
- Om det finns fosforljusstavar (lumica light), dela ut dem.

Reva seglen

- Genom att reva seglen underlättas manövrerandet av båten och man minskar risken för skador ombord.

Sök dig till en skyddad hamn.

ATT TAPPA BORT SIG

Allmänt

I en situation då man tappat bort sig är största risken att man går på grund eller får bottenkänning. Att tappa bort sig i dimma medför också faror som orsakas av nedsatt sikt.

Åtgärder:

Ta det lugnt.

- Segla inte på tur – ankra om möjligt och värm t.ex. kakao. Bedöm situationen i lugn och ro.

Håll båten i trygga vatten.

- Sakta farten, minska segel.
- Loda vattendjupet.
- Ankra vid behov båten på yttre sidan av farleden.
  Sista säkra positionsbestämmelsen.
- Märk ut sista säkra positionen och klockslaget i sjökortet.

Meddela om eventuella förseningar

- Meddela kontaktpersonen i land om förseningen och om dina planer, så att onödigt spaningspådrag förhindras.

SAMMANSTÖTNING

Allmänt

Skadorna vid en kollision kan vara antingen lindriga eller synnerligen allvarliga och komplicerade. Båtens konstruktion kan vid kollisionsstället utsättas för stora krafter och en del av skadorna kan uppkomma i båtens skrov så att skadorna inte upptäcks vid en ytlig granskning. Allvarliga personskador är också möjliga.

Åtgärder:

Alarmera de ombordvarande.

- Befall räddningsvästarna på.
- Befall alla behövliga personer upp på däck.

Bedöm situationen.

- kartlägg möjliga personskador.
- kartlägg båtens skador.
- handla utgående från skadornas omfång.

KÅRENS ÅTGÄRDER VID EN SJÖSCOUT-OLYCKSHÄNDELSE

Allmänt

Avsikten med detta direktiv är att ge förutsättningar för kårchefen och kårens övriga ledare att klara sig genom en krissituation som en olyckshändelse har förorsakat. Man kan förutsätta att föräldrarna är oroliga för sina barn, så det är bättre att meddelandet om olyckan kommer via kåren än via medierna. En effektiv informationsgång ger kårchefen och övriga stödgrupper en möjlighet att följa med situationen och räddningsoperationens framskridande.

Bakgrundsorganisationens betydelse

Bakgrundsorganisationens uppgift vid en sjöscoutbåts haveri är framförallt att fungera som stöd för de ombordvarandes anhöriga. Organisationen bör i mån av möjlighet stöda sjöscoutbåtens räddningsoperation. Huvudansvaret har dock båtens befälhavare och sjöräddningsmyndigheterna.

Kårchefens och styrelsens åtgärder vid en olyckshändelse:

Försäkra er om att befälhavaren har tillkallat utomstående hjälp.

Meddela sjöscoutsekreteraren om olyckan.

- telefonnummer .....

Meddela seglatsdeltagarnas föräldrar.

- Kontaktuppgifterna fås från anmälningsblanketten.

Meddela kårens styrelse.

- Begär vid behov att styrelsens medlemmar hjälper dig med att klara av krisen.

Förbered en plats för situationsinformering, antingen i kårlokalen eller på något ett annat ställe.

- Meddela kontaktuppgifterna till myndigheten som sköter räddningsverksamheten.

Begär vid behov informationshjälp av FiSSc eller Finlands Scouter.

- I allmänhet har informationsansvaret getts till myndigheten som leder räddningsarbetet eller till FiSSc eller FS:s representant.

När organisationen möter en kris

Fastän man inom scoutrörelsen på alla sätt försöker undvika en kris, bör man ändå förbereda sig på en sådan såväl inom kåren som inom förbundet och centralorganisationen. Varje organisation bör ha en krisplan, där det framgår vem som handlar och hur t.ex. vid en olycka. I det vardagliga scoutarbetet kan en kris uppstå vid en eldsvåda (tältet eller stugan brinner), allvarlig vilsegång, sjukdomsattack, drunkning, allvarlig förfrysning, trafikolycka, båtolycka ... Då en kris uppstår bör information om det skedda omedelbart ges vidare.

Krisinformering

1. Berätta omedelbart åt kårchefen om det som inträffat. Det är kårchefens plikt att omedelbart informera scoutchefen, som i sin tur informerar FS:s verksamhetsledare.

2. Det externa informationsansvaret tas av förbundets ledare (t.ex. scoutchefen eller verksamhetsledaren) eller en professionell informatör om en sådan står till förfogande. Kontakten från medierna förenas direkt till rätt person (som man kommit överens med). Övriga informerar inte.

3. Såväl kåren som förbundet ansvarar för den interna informationen åt den egna medlemskåren. FS informerar på det nationella planet. Även för den interna informationen lönar det sig att ge ansvaret åt en för uppgiften utsedd person.

4. Då det uppstår en kris sammankallas en krisgrupp. Kårens styrelse och föräldraföreningens representanter kan höra till kårens krisgrupp. FiSSc och FS kan bilda en krisgrupp. Gruppen tar hand om bl.a. de anhöriga till offren och övriga kårmedlemmar. De anhöriga och kårens medlemmar kan också behöva professionell krishjälp.

Tilläggsinformation fås från FiSSc.

Källa: SP – FS säkerhetsföreskrifter.

BÅTENS UPPGIFTER – EXEMPELSIDA

Båtens namn _____

Kommunikationsutrustning och kontaktuppgifter

VHF-radiotelefon	kanal	16
DSC-apparat	MMSI-nummer	230 xxx xxx
Telefon	nummer	xxx – 123 4567
Båtsman/fogde _____		xxx – 123 4567

Säkerhets/räddningsutrustning

Räddningsflotte, uppblåsbar:	6 personer	bakom ratten
Räddningsvästar:	4 st. XX kg	i förpiken
	5 st. XX kg	i förpiken
Nödraketer	5 st.	nödskåpet, kajutan
Handbloss	5 st.	nödskåpet, kajutan
Eldsläckare	2 kg 1 st.	akter förvaringsutrymme
Släckningsfilt	1 st	på skottet vid spisen
osv....		

Teknisk specifikation

Längd:	11,8 m
Vikt:	7500 kg
Djupgående:	1,25 m
Maskinstyrka:	
Marschfart:	
Bogseringsfästen:	knaparna i fören

Båtens bottenritning och nödutrustningens placering.

Specifika åtgärder för båten t.ex. luftning av bränslesystemet och styrningens reservsys-

tem vid roderskada.

KONTAKTUPPGIFTER – EXEMPELSIDA

KÅR:

Kårchef	NN	xxx – 123 4567
Båtsman/båtsfogde	NN	xxx – 123 4567
Skeppare	NN	xxx – 123 4567
	NN	xxx – 123 4567

FÖRBUND:

Förbundets sjöscoutinstruktör	NN	xxx – 123 4567

SUOMEN PARTIOLAISET – FINLANDS SCOUTER RY.:

SP-FS:s sjöscoutinstruktör	NN	xxx – 123 4567

Försäkringsbolag Bolagets namn	Kontaktperson	xxx – 123 4567

Sjöräddningsmyndigheterna: Den riksomfattande sjöräddningens alarmnummer	02 04 1000
Allmänt nödnummer	112

SÄKERHETSDIREKTIV FÖR PADDLING

Förhandlingsdelegationen för paddlingssäkerhet har på framställning av Finlands Kanotförbund ry gett följande direkt rörande säkerhet vid paddling.

1. Tillämpning

1.1 Detta direktiv tillämpas vid kommersiellt bruk, inom organisationsverksamhet eller annars vid organiserad paddlingsverksamhet. Direktivets tillämpning täcker kanotuthyrning, paddlingsutfärder, -utbildning, evenemangstjänster och övrig dylik verksamhet. Tillämpning vid övrig paddlingsverksamhet behandlas i punkterna 2, 3 och 4.1. Med en paddlingssituation förstås, i detta direktiv, en kombination av kanoten, dess utrustning, paddlingsplatsen, väderleks-förhållandena samt kanotisten och gruppns färdigheter.

1.2 Vid tävlingsverksamhet och därvid förknippad träning, följs särskilda säkerhetsdirektiv som bekräftats av de enskilda grenarna inom kanotsporten.

2. Kanotens konstruktion

2.1 Med kanot förstås i detta direktiv kajak, öppen kanot eller annan med paddel förflyttbar farkost, undantaget gummibåtar.

2.2 Den som ansvarar för kanoten i skilda situationer, ägaren, uthyraren, hyrestagaren eller annan användare bör hålla kanoten i paddlingsbart och ändamålsenligt skick. Kanotens konstruktion, utrustning, hållfasthet och stabilitet bör vara sådan, att den är säker i de förhållanden där den används.

2.3 Kanoten bör ha flottörer eller vattenfasta skott. Den bör vara så byggd och utrustad att den vattenfylld med personer ombord hålls flytande och i vågrätt läge. Den kraft som påverkar kanoten är 100 Newton per person.

2.4 Vid forsfärder är det viktigt att använda kanoter och utrustning som lämpar sig för dylika färder.

3. Kanotens utrustning

3.1 Till kanotens basutrustning hör:

- Paddel
- För förhållandena och samtliga kanotister passande flytdräkt eller flytväst
- Kapell för samtliga sittbrunnar i en kjak
- Bärhandtag eller motsvarande, i fören och aktern och/eller däckslinor
- Länspump, öskar eller annat länsningsredskap
- Hjälm vid forsfärder eller då förhållandena det annars kräver

Då man paddlar med en öppen kanot i sådana förhållanden att det finns en uppenbar risk för att kanoten skall vattenfyllas, bör kanoten ha tillräckligt bärande

flottörer som gör paddling i den vattenfyllda kanoten möjlig.

3.2 I kanoten bör vara fästat ett säkerhetsdirektiv: ”Käytä meloessasi aina melontaliiviä, tarkista kellukkeet ja pidä tyhjennysväline mukana. Ne lisäävä turvallisuutta. Använd alltid flytväst vid paddling och tag med länsningsutrustning samt granska flytmedlen. Det ökar säkerheten.”

4. Kanotistens utrustning

4.1 Till kanotistens utrustning hör alltid en paddlings- eller flytväst eller flytdräkt och dräkt lämpad för paddling och omständigheterna.

4.2 Övrig behövlig utrustning för paddlingsevenemanget avgörs av färdledaren:

- Extra kläder, vattentätt förpackade
- Torr- eller våtdräkt det finns risk för hypotermi vid kantring
- Hjälm vid forsfärder eller då förhållandena det annars kräver
- Visselpipa eller annan ljudsignal
- Kompass och karta
- Ett vitt ljus vid mörker
- Paddelflottör, dess användning bör övas på förhand

Dessutom bör kanotisten med hjälp av reflexer, klädsel i klara färger, vimpel m.m. gör sig sedd i alla väderleks- och ljusförhållanden.

4.3 Till färdledarens och utbildarens utrustning hör förutom de i punkterna 4.1 och 4.2 nämnda dessutom:

- Bogserlina
- En kastlina (forsfärder)
- Nödraketer och handbloss, då man paddlar på havet eller på stora insjöar.
- Värmefilt
- Första hjälps förpackning
- Lappningstillbehör för kanoten och reparationsverktyg
- Kniv eller kapningskniv
- Mobiltelefon
- Radio för att lyssna på väderleksrapporten
- Reservpaddel
- Redskap för uppgörandet av eld

Färdledaren bör se till att gruppen har tillräckligt med av utrustningen som är uppräknad i punkterna 4.2 och 4.3. Säkerhetsutrustningen bör packas, utgående från dess användning, så att den är lätt tillgänglig.

5. Antalet deltagare på en utfärd

5.1 Färdledaren får högst ha direkt ansvar för en grupp på 16 personer fördelade på 10 kanoter. Vid färder med större grupper bör färdledaren utse tillräckligt kompetenta hjälpledare, så att ovanstående regel gällande förhållandet mellan ledare och deltagare uppfylls. Under krävande färder kan säkerheten ställa krav på att ledaren har ansvaret för en mindre grupp. I kanoter som paddlas av minst 4 personer, bör det i varje kanot finnas en utsedd ansvarsperson, som behärskar att hålla kanoten på önskad kurs.

6. Indelning av forsar

6.1 Forsarna indelas i klasserna I-VI och X i enlighet med Suomen Kanoottiliitto ry:s bekräftelse. Vattenståndets växlingar kan påverka klassindelningen. Klassifice-

ringen av de olika forsarna utförs av en person godkänd av Suomen Kanoottiliitto ry.

7. Säkerhetsplan

7.1 Arrangören av paddlingsutfärden eller –evenemanget bör ha en säkerhetsplan som före evenemanget delgivits deltagarna. En säkerhetsplan i all sin enkelhet betyder muntligt givna direktiv, t.ex. hur nära stranden man paddlar, hur en livligt trafikerad farled korsas eller hur man handlar då man kantrar. Under krävande utfärder eller då man återkommande verkar på samma område bör säkerhetsplanen vara ett resultat av noggrant på förhand gjord riskanalys. Varje utfärdsdeltagare bör för sitt vidkommande känna till planen. Vid behov underrättas myndigheterna om planen.

7.2 Inför en krävande paddlingsutfärd bör man ta reda på deltagarnas erfarenheter, färdigheter och uthållighet. Säkerhetsplaneringen borde lägga särskild vikt vid vilka krav utfärden ställer på hälsotillståndet. Deltagarna bör på förhand informeras om saken. Vid forsfärder eller padddling till havs kan räddningsövningar utförda före utfärden vara på sin plats. Vid paddling i lugnare vatten, och om det i gruppen finns oerfarna, kan det betyda genomsnittligt skärpta anvisningar och övervakning av att de följs. En krävande paddling kan kompenseras t.ex. med utomstående säkerhetsarrangemang så-som följebåt och räddningspersonal på stranden

7.3 Den i punkt 1.1 nämnda arrangören bör föra bok om olyckshändelser och genom analys eventuellt ändra verksamhetssätt.

8. Verksamhetens verkställare

8.1 Den i punkt 1.1 nämnda arrangörens säkerhetschef eller annan ansvarsperson bör inneha personliga egenskaper för det uppgiften förutsätter, samt tillräcklig färdighet, erfarenhet och kunskap. Detta påvisas genom Suomen Kanoottiliitto ry:s beviljade paddlingsinstruktörs eller –guideintyg eller motsvarande intyg. Personen bör vara minst 18 år.

8.2 Arrangören av paddlingsverksamhet kan efter ansökan få Suomen Kanoottiliitto ry:s intyg över genomförd säkerhetsgranskning.

8.3 En hyreskanot bör inte överlämnas till en person, som tydligen inte innehar tillräcklig förmåga och färdighet och vars utrustning i förhållande till omständigheterna är bristfällig. Hyrestagaren bör informeras om säkerhetskraven.

8.4 Arrangören rekommenderas att beroende på verksamhetens kvalitet och omfattning ta en ansvarsförsäkring.

9. Deltagarens skyldighet

Deltagaren i utfärden eller hyrestagaren av en kanot bör följa de råd och direktiv som ges samt i sitt eget handlande även ta hänsyn till de övriga deltagarnas säkerhet.

10. Undantag

10.1 Under lätta förhållanden i förhållandet till kanotisternas färdigheter, kan paddlingsutfärdens eller –evenemangets leda-

re efter övervägande avvika i en lindrigare riktning från dessa direktiv. På motsvarande sätt bör man i mycket svåra paddlingsförhållanden alltid överväga striktare säkerhetsnormer och under vissa omständigheter bör det tänkta paddlingsevenemanget inhiberas.

11. Direktivets ibruktagande

11.1 Detta direktiv har trätt i kraft 24.4.2002 och det ersätter direktivet som Sjöfartsverket gett ut 1.4.1997. (http://www.kanoottliitto.fi/turva/)

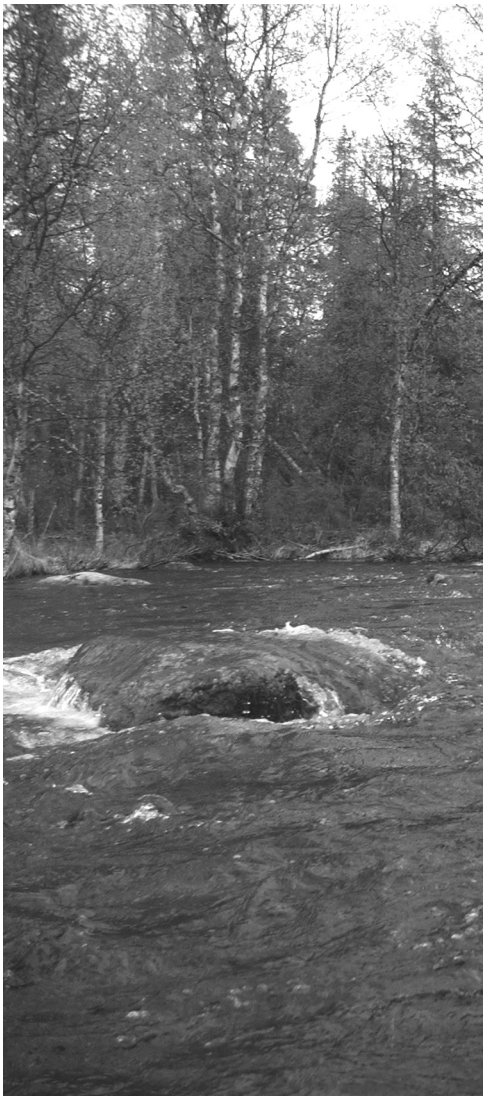

Foto: Fredrik Aspö

Finlands Svenska Scouter r.f.:s direktiv för

KRISINFORMATION

Varje kår och varje evenemang bör ha en färdig informationsplan för kriser.

Om det värsta händer är det bra att på förhand ha funderat ut hur man skall agera då något oväntat (t.ex. en olycka) sker. Även mindre tillbud kan växa till kriser om man inte sköter informationen på rätt sätt.

Vid större evenemang

Vid större evenemang som t.e.x. regionläger bör arrangörerna på förhand utse två myndiga personer som ansvarar för informationen. Den ena personen sköter om den interna informationen medan den andra sköter kontakten till utomstående. Om det är möjligt får den som sköter informationen till media gärna vara professionell. Det underlättar arbetet både för medierna och för personen själv. Personen i fråga sköter om all extern information och skall också närvara när andra personer intervjuas. Personen ansvarar bland annat för att minderåriga inte intervjuas i krissituationer.

Den person som sköter om den interna informationen skall i första hand se till att de ansvariga för evenemanget informeras. I samråd med evenemangets ledning informeras också andra vuxna ledare. Denna person ser också till att en krisgrupp tillsätts vid behov.

Vid mindre evenemang

Vid mindre evenemang som t.ex. kårläger och förläggningar lönar det sig att på förhand utse en person som sköter om informationen. I en krissituation skall denna person i första hand kontakta kårchefen som sedan sköter ärendet vidare.

Kontakta Scouthuset

Vid allvarligare olyckor bör antingen scoutchefen, FiSSc:s verksamhetsledare eller informatör kontaktas, tfn till Scoutstationens växel är 09-8865 1100. Direktnummer finns på www.fissc.fi.

Tillsammans med personalen besluts vilka åtgärder som skall tas gällande information samt vem som är kontaktperson till media. Den valda personen är den enda som uttalar sig till media. Om någon annan får frågor av media hänvisar man alltid till den överenskomna personen. Principen är att den som vet mest om det skedda är den som ger utlåtanden till media.

Att informera media

Media får snabbt nys om olyckshändelser och ibland kan det finnas skäl att gå ut med pressmeddelande eller kalla till presskonferens. Om dylika åtgärder besluts i samråd med personalen på FiSSc som också vid behov hjälper med det praktiska.

När du informerar media

- säg vad du vet. Spekulera inte; ord som ”kanske”, ”möjligen” och ”uppenbarligen” är bannlysta!
- ljug inte.

- ge inte ut namn på offren.
- skydda alla minderåriga, låt ingen intervjua dem i en krissituation.
- var finkänslig och avslöja inte konfidentiell eller sekretessbelagd info.
- ge inte uttalanden som gäller polisutredningen, om den informerar endast polisen.
- förbered dig på att reportrarna kan ställa både överraskande, fräcka och burdusa frågor. De kan också försöka ta sig till olycksplatsen. Förbered dig också på att många personer från olika håll ringer och vill ha information samtidigt.

Dina rättigheter

Den som blir intervjuad av media har rätt att få reda på i vilket medie och i vilket sammanhang intervjun publiceras. Man har också rätt att få veta om intervjun görs för bakgrundsinformation eller om du kommer att citeras. Man har rätt att kräva att få läsa artikeln och få rätta till felciteringar, den redaktionella texten har man dock inte rätt att ändra på. Om media publicerar felaktig information har man rätt att få en rättelse publicerad.

Efterarbete

Om krisinformationen sköts på ett bra sätt kan tilltron till en organisation t.o.m. stärkas. Kom därför ihåg att berätta saker som att säkerhetsbestämmelserna följdes, scouterna agerade korrekt och att det värsta kunde undvikas.

Informera media om hur offren mår efter att de fått vård. Se också till att alla involverade samt deras anhöriga får det stöd de behöver, men glöm inte bort dig själv, det är aldrig lätt att vara den som måste stålsätta sig och inte får låta känslorna ta överhanden.

Ta också i tu med det som orsakade krisen.

PARTIO scout

FINLANDS SVENSKA
SCOUTER r.f.