

# **ON SCENE CO-ORDINATOR**

**OSC**

**RÄDDNINGSLEDARENS FÖRLÄNGDA ARM**

# ON SCENE CO-ORDINATOR

OSC

RÄDDNINGSLEDARENS FÖRLÄNGDA ARM



Sjöfart och Samhälle  
Sjöräddnings- och Beredskapsenheten  
Christer Waldegren

601 78 NORRKÖPING  
Tel: 011-19 10 00  
Fax: 011-19 10 55

2005-05-23

## Sammanfattning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>On Scene Co-ordinator (OSC)</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Tillfällen då det kan vara lämpligt att utse OSC</b> .....	<b>5</b>
3.1	..... Typfall – Exempel	6
3.1.3	..... Spaningsinsatsen	6
3.1.3	..... Räddningsinsatsen	9
3.1.3	..... Räddnings- och spaningsinsatsen	11
<b>4.</b>	<b>Uppgifter för On Scene Co-ordinator</b> .....	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>Rapportering</b> .....	<b>16</b>
<b>6.</b>	<b>Dokumentation</b> .....	<b>17</b>
<b>7.</b>	<b>Skador i samband med räddningsinsats</b> .....	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>Åtgärdsplan för On Scene Co-ordinator i svensk sjöräddningstjänst</b> .....	<b>19</b>

## 1. Inledning

Varje år leds från sjöräddningscentralen insatser av mycket varierande slag. Huvuddelen av insatserna består av assistans eller efterforskning och räddning i samband med fritidsbåtssäsongen. Under sommarmånaderna befinner sig hundratusentals båtentusiaster längs kusten och i skärgården. De flesta sjöräddningsinsatser sker som följd av grundstötningar, motorhaverier, sjuk- och olycksfall m.m.

Räddningsorganisationen måste dock behärska även mera omfattande och komplicerade situationer. Stora mängder farligt gods och kemikalier transporteras dygnet runt längs våra kuster. Delar av den svenska sjöräddningens ansvarsområde tillhör världens fartygstätaste områden. Ett stort antal passagerarfärjor går dessutom mellan Sverige och våra grannländer. Vi måste även vara medvetna om de risker som insatspersonal kan utsättas för i samband med en räddningsinsats till sjöss.

Sammantaget ställs det stora krav på organisationen. Insatt personal måste vara förtrogen med metodik, utrustning och resurser som används. För att uppnå optimal effekt och resultat krävs att deltagarna har förståelse för varandras arbete och problemställningar. Detta gäller såväl ledningspersonal i sjöräddningscentralen MRCC som besättningar i ytenheter, flygande enheter, samt funktioner inom landorganisationen.



Sjöfartsverket svarar som ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige att verksamheten bedrivs så effektivt som möjligt. Den svenska sjöräddningsregionen innefattar både skärgårdsområden och öppet hav, längs kusterna och i våra största insjöar Vänern, Vättern och Mälaren.

På följande sidor behandlas behovet av att under pågående insats skapa en lokal ledningsfunktion i insatsområdet. För att räddningsledaren skall kunna göra korrekta bedömningar av situationen måste en klar bild över händelseförloppet och gjorda insatser vara tydlig.

Vid de flesta tillfällen sker detta genom enskild rapportering från deltagande enheter, men det kan också vara nödvändigt att någon i insatsområdet samordnar och minutoperativt leder insatsen, samt fortlöpande förser räddningsledaren med fakta. Detta gäller såväl efterforsknings- som direkta räddningsinsatser.

### **3. On Scene Co-ordinator (OSC)**

Som samordnande funktion, och som räddningsledarens "öga" på scenen används internationellt uttrycket OSC - On Scene Co-ordinator.

I den internationella sjöräddningskonventionen definieras On Scene Co-ordinator som en person, vilken utsetts att samordna sjöräddningsinsatser inom ett fastställt område.

Den för IMO och ICAO gemensamma manualen för sjö- och flygräddning visar på fördelar att, vid de tillfällen två eller flera SAR-enheter deltar i samma insats, utse en person att samordna aktiviteterna. Räddningsledaren skall utse OSC, som kan vara befälhavaren på en SAR-enhet, en person på ett fartyg, eller flyg som deltar i en spaningsinsats, eller någon på en näraliggande plats där det finns möjlighet att utföra OSC-uppgiften.

Befälhavaren på den SAR-enhet som först anländer till position åtar sig normalt uppgiften som OSC tills räddningsledaren beslutar att överföra uppgiften till annan person. OSC skall vara den lämpligaste tillgängliga personen, med hänsyn till SAR-utbildning och träning, sambandsmöjligheter och tillgänglig tid i sökområdet. Upprepade byten av OSC bör undvikas. Om det bedöms lämpligt kan dessutom samordning av flygande enheter ske genom att utse en Aircraft Co-ordinator (ACO).

Eftersom svensk sjöräddning följer internationell metodik och rekommendationer krävs att vi är väl kända och förtrogna med begreppet OSC och dess användning.

Ofta deltar flera enheter i efterforsknings- och räddningsinsatserna, flygande såväl som enheter. De tillhör oftast olika myndigheter och organisationer, med variationer i besättningsstorlek, behörighet och erfarenhet.

Sjöräddningscentralen - MRCC skall, vid de tillfällen det kan underlätta samordningen av enheterna på scenen eller effektivisera insatsen, utse en On Scene Co-ordinator (OSC). Funktionen är personlig och OSC skall förlöpa förse räddningsledaren med uppgifter om händelseförlopp, utveckling och ge direktiv till deltagande enheter i enlighet med räddningsledarens beslut. Detta ställer i vissa fall stora krav på OSC. Det är en sak att fungera som OSC vid en spaningsinsats med två deltagande ytenheter i öppet och lugnt vatten och en helt annan att samordna insatsen med ett stort antal ytenheter, helikoptrar och handelsfartyg då t.ex. en färjeolycka inträffat.

För att räddningsledaren i MRCC skall kunna utse lämplig person som OSC är det dessutom en fördel om han/hon känner till vilken erfarenhet och kompetens som finns hos denne. Eftersträvansvärt är givetvis också att räddningsledaren och OSC personligen känner, och har förtroende för varandra.

Det är vid t.ex. en omfattande olycka nödvändigt att utse OSC för att samordna räddningsinsatsen. OSC behöver dock inte befinna sig ombord i sin egen enhet, utan kan transporteras med helikopter eller fartyg till en lämplig plattform och där ha tillgång till goda kommunikationsresurser och god överblick över olycksplatsen.

Inom Sjöfartsverket finns i varje sjötrafikområde förteckning över personal som bedömts lämplig att fungera som OSC. Efter begäran från MRCC kan någon av dessa larmas via VTS för att transporteras till insatsområdet.

Även vid olyckor av mindre omfattning, såväl spanings- som räddningsinsatser kan det finnas behov av samordning på scenen.

Det är viktigt att räddningsledaren då OSC utses, klargör vilka uppgifter denne förväntas utföra.

Om inga räddningsenheter hunnit till platsen bör om så är möjligt befälhavaren på ett handelsfartyg utses som OSC.



### **3. Tillfällen då det kan vara lämpligt att utse OSC**

Vid de flesta sjöräddningsaktioner i Sverige, såväl efterforsknings- som räddningsinsatser, deltar två eller flera enheter. I normalfallen svarar MRCC för samordning av insatsen och fördelning av enheterna i insatsområdet. Sjöräddningscentralen sköter då även sambandet med varje enhet.

Så länge räddningsledaren har kontroll över händelserna på scenen, enheterna är sysselsatta och har tilldelats uppgifter finns ingen anledning att utse On Scene Co-ordinator.

On Scene Co-ordinator skall däremot utpekas om insatsen kan effektiviseras och samordningen av deltagande resurser förbättras.

Behovet av OSC kan uppstå, antingen räddningsledaren själv känner det, eller att enheterna framför en begäran till MRCC att insatsen bör samordnas av någon på platsen.

Vid följande tillfällen bör On Scene Co-ordinator utses:

- då insatsen är av sådan art att räddningsledaren behöver fortlöpande rapportering från någon som har god överblick över deltagande enheter, samt händelseförloppet på scenen.
- då fördelning av, och direktiv till enheterna lättare kan ges av någon på platsen.
- då radiokommunikationen underlättas med direkt samordnande funktion i insatsområdet.
- Då det avlastar räddningsledaren vid tillfällen med hård belastning.

### **3.1 Typfall – Exempel**

Vi skall i följande avsnitt behandla olika typer av sjöräddningsinsatser, samt behovet att vid dessa utse OSC.

Exemplen, avsedda att fungera som rekommendationer, är uppdelade i två huvudgrupper -spaningsinsatsen och räddningsinsatsen.

Räddningsledaren bedömer givetvis i en verklig situation om OSC skall utpekas.

#### *3.1.3 Spaningsinsatsen*



*Exempel 1*

Spaning med två eller flera enheter i öppet vattenområde. I ovanstående exempel förbättras normalt sett inte effektiviteten i insatsen genom att OSC utses. Räddningsledaren har full kontroll över enheternas positioner och avspanad del av området.

MRCC har fortlöpande kontakt med enheterna och får information om eventuella svårigheter betr. spaningsriktning m.m.

Deltagande enheter har även kontakt med varandra under insatsen, i respektive delområden vilka tilldelas med IMO-skiva eller Lat/Long-beskrivning.

Exempel 2. Spaning i ett litet koncentrerat område med flera enheter

Att utse OSC underlättar för räddningsledaren i MRCC att ha en klar bild av spaningsinsatsen. Räddningsledaren beskriver området, vilket sedan lämpligen fördelas till enheterna enligt IMO-skivan.

Fördelen med att i detta fall utse en OSC är den lokal- och resurskännedom som vanligen finns hos enheterna. Att dessutom finnas på plats i insatsområdet och kunna följa de andra enheternas rörelser är en stor fördel.

OSC måste vara observant på den egna enhetens kapacitet att delta i spaningen, då han samtidigt skall fungera som samordnare. I vissa fall är det att föredra att den samordnande enheten ej deltar aktivt i spaningsarbetet, utan i första hand följer upp, plottar och rapporterar övriga enheters rörelser.

Faktorer som påverkar behovet av OSC är t.ex. mörker, sökt objekt och väder. Även val av sökmetod är av betydelse. Då man spanar med hjälp av en "kratta" måste en av enheterna fungera som samordnare.



*Exempel 3. Spaning i skärgård med flera enheter.*

Det innebär stora svårigheter för MRCC att genom rapport från varje enhet ha ett perfekt plott över avspanade områden, i vilka delar man inte kunnat gå in m.m.

I likhet med föregående exempel har lokalkännedom, kunskap om svårtillgängliga områden m.m. stor betydelse.

Att utse OSC har många fördelar på grund av att han är väl förtrogen med skärgårdsavsnittet och deltagande enheters kapacitet och djupgående.

Delområden fördelas lämpligen med hjälp av IMO-skivan .

*3.1.3 Räddningsinsatsen*



*Exempel 4*

Olycka vars omfattning är helt klar, och där de enheter som finns på plats är tillräckliga för att lösa uppgiften.

I ovanstående exempel med brand i en fritidsbåt finns två räddningsenheter på scenen, och man har full kontroll över de ombordvarande.

I det här fallet löses inte räddningsinsatsen effektivare genom att OSC utses.

I likhet med spaningsinsatsen i det första exemplet har räddningsledaren efter rapport från enheterna situationen helt i sin hand. Räddningsenheterna har samband med varandra och löser tillsammans uppgiften.

Liknande exempel kan vara grundstötning, motorhaveri m.m.



Exempel 5. Inträffad olycka med flera enheter på plats inom ett begränsat område

I initialskedet är oftast olyckans omfattning ytterst otydlig.

Så länge osäkerhet råder om vilka insatser som skall göras måste någon söka klarlägga fakta och vidarebefordra till räddningsledaren, för att han skall kunna fatta rätt beslut.

Det kan t.ex. röra sig om grundstött fartyg med farlig last eller skärgårdsfärja med passagerare. Om varje närvarande enhet planlöst tar egna initiativ, och insatsen saknar samordning kan det få olyckliga konsekvenser

En av MRCC utsedd OSC kan, eftersom han finns på platsen, kartlägga olyckans omfattning, samordna enheterna och rapportera till räddningsledaren.

Vid en situation som denna har OSC helt klart en mycket viktig uppgift, och kan fungera som räddningsledarens "öga" på scenen.

### *3.1.3 Räddnings- och spaningsinsatsen*



#### *Exempel 6. Katastrofen*

En katastrof är ur räddningstjänstens synvinkel ett tillfälle då resurserna är otillräckliga i förhållande till olyckans omfattning.

Fram till den 7 april 1990 hade vi i Sverige varit förskonade från olyckor av typ "Herald of Free Enterprise" och "Alexander L Kielland".

Klockan halv tre på morgonen denna dag meddelade det bahamasregistrerade passagerarfartyget "Scandinavian Star" på kanal 16 att man hade brand ombord och begärde omedelbart assistans.

Initialt visste man att mellan 500 och 600 personer befann sig ombord. Räddningsaktionen var en samverkan mellan Sverige, Norge och Danmark där ledning och ansvar överenskoms ske från den norska huvudräddningscentralen SOLA i Stavanger.

I insatsen deltog förutom ett stort antal ytenheter från de tre länderna även tio tunga helikoptrar, en Herkules samt flera handelsfartyg.

Ett passagerarfartyg, som vid tiden för larmet, befann sig 15 minuter från det brinnande fartyget, och därför var först på plats, utsågs av räddningsledaren att fungera som On Scene Co-ordinator att samordna insatsen på olycksplatsen.

I en räddningsinsats som denna är det nödvändigt att räddningsledaren har tillgång till ett "öga" på scenen. Många enheter, stora oklarheter råder om situationen och antalet ombordvarande i det brinnande fartyget. Det gäller att som snart som möjligt få grepp om resursbehovet, risker för insatspersonal m.m.

På morgonen den 28 september 1994 sjönk passagerarfärjan "Estonia" vid finska Utö, på resa mellan Tallinn och Stockholm. Ombord fanns vid avgången 1049 personer. Under grov sjö och med hårda vindar slets fartygets bogvisir loss, varvid man tog in vatten på bildäck. Nödanropet från Estonia uppfattades av bl.a. andra färjor som satte kurs mot olyckspositionen. På mycket kort tid sjönk fartyget. Av de ombordvarande räddades 140 personer. Även här deltog ett stort antal fartyg och helikoptrar i räddningsinsatsen som leddes från Finland.

Räddningsinsatsen i samband med Estonia-olyckan var av helt annan karaktär än branden ombord i Scandinavian Star. Inget fartyg fanns kvar på ytan, och följaktligen fanns inget behov av någon insats ombord. Vädret var mycket hårt och endast större fartyg och helikoptrar kunde användas.

Här gällde det att försöka lokalisera överlevande och döda, ta ombord och vidaretransportera dem till land eller fartyg där de kunde få fortsatt hjälp. Räddningspersonal, framför allt i helikoptrarna ställdes inför oerhört svåra uppgifter, såväl fysiskt som psykiskt. Behovet av OSC och samordning i insatsområdet gällde i första hand det stora antalet helikoptrar. Problemen gällde bl.a. samband mellan helikoptrarna och OSC/MRCC, direktiv och flygsäkerhetsmässig ledning i området. Av de, i området liggande färjorna,

utsågs till OSC och försågs senare med flygkompetent personalförstärkning för ledning av helikoptrarna.

Ett passagerarfartyg är en bra plattform för minutoperativ ledning vid dessa typer av räddningsinsatser. God överblick över scenen kan erhållas, och fartyget kan även fungera som tillfällig uppsamlingsplats, varifrån viss sortering och prioritering av de räddade kan göras före vidaretransport till land.



Då flera flygande enheter, helikoptrar eller "fixed wing", deltar kan insatsen i luften samordnas genom att en Aircraft Co-ordinator (ACO) utses bland dessa.

För att räddningsledaren i sjöräddningscentralen skall kunna göra korrekta bedömningar ställs dock samma krav på OSC från t.ex. en färja som från SAR-enhet beträffande rapportering av situationen, antal omhändertagna och resursbehov. Om OSC inte anser sig klara uppgiften, eller om förstärkning av personella resurser behövs, måste detta genast rapporteras till räddningsledaren.

Då OSC ur Sjöfartsverket larmats via VTS och anländer till platsen där annan person fungerar som OSC övertar den förstnämnde lämpligen, från samma plattform, funktionen. Om möjlighet finns bör då den som

överlämnar funktionen fortsätta som medlem i OSC stab, eftersom han är insatt i förhållandena och därigenom kan tjäna som stort stöd för OSC.

En beredskap för, och ett medvetande om att olyckor av liknande omfattning kan inträffa även i framtiden, måste finnas hos all personal som ingår i samhällets räddningstjänst.

OSC skall finnas på en enhet där han har god överblick över insatsen. Denna enhet skall inte aktivt delta i räddningsinsatsen annat än som tillfällig uppsamlingsplats eller förrådsfartyg.

Vid inträffad olycka till sjöss är ofta handelsfartyg eller passagerarfärjor först på plats. Vi har sett av exemplet med "Scandinavian Star" och "Estonia" att ett sådant fartyg kan vara en bra plattform för OSC. Eftersom de större fartygen kan ta ombord ett stort antal människor vid en eventuell evakuering kan dessa utnyttjas som primär uppsamlingsplats där en sortering kan göras bland skadade och oskadade

Vid omfattande olyckor inom den kommunala räddningstjänsten kan insatsområdet delas upp i två eller flera "sektorer". Det kan även i sjöräddningsinsatsen vara fördelaktigt att OSC utser andra enheter att koordinera och överblicka en viss begränsad del av insatsområdet, för att rapportera till OSC, som i sin tur håller räddningsledaren underrättad.

Samtidigt som en räddningsinsats ombord pågår måste samordning ske så att vi har klart för oss var t.ex. eventuella drivande livbåtar och flottar finns

Den ena sjöräddningsinsatsen är inte den andra lik. Alltför många faktorer spelar in. Vi har lärt oss att flexibilitet och logiskt tänkande är viktiga ingredienser i räddningspersonalens agerande.

Användandet av On Scene Co-ordinator i Sverige måste också ske enligt samma recept för att vi skall ha en EFFEKTIV sjöräddningstjänst på alla nivåer.

#### 4. Uppgifter för On Scene Co-ordinator

Utpekad OSC skall fungera som räddningsledarens "förlängda arm" för att en bättre kontroll över situationen i insatsområdet skall erhållas, samt avlasta MRCC från detaljkommunikation med samtliga deltagande enheter. Han ingår på så sätt i räddningsledarens stab.

OSC skall

- utföra minutoperativ ledning för en grupp enheter eller ett visst fall.
- samordna och leda insatsen enligt de direktiv, och inom ramen för det BIS (beslut i stort) som räddningsledaren fattat.
- i samråd med MRCC och övriga enheter diskutera/anpassa resursbehovet för insatsen.
- hålla enheterna informerade om vidtagna åtgärder, beslut och MRCC/OSC planer.
- genomföra nödvändiga förändringar i planeringen med hänsyn till rådande förhållanden på plats, samt deltagande enheters utrustning och bemanning. Dessa justeringar i planeringen skall snarast meddelas till räddningsledaren.
- föra detaljerad dokumentation över insatsen, inklusive tidpunkter då enheterna anländer till eller lämnar området, genomsökt område, antalet räddade, vidtagna åtgärder samt uppnått resultat.
- överföra väsentlig del av dokumentationen till MRCC.

Då utbildad On Scene Co-ordinator inte finns tillgänglig kan annan lämplig person på plats utses att samordna insatsen

Naturligt är, i enlighet med IMO/ICAO SAR Manual, att befälhavaren i den först anlända enheten fungerar som OSC. Räddningsledaren kan vid senare tillfälle flytta över den samordnande uppgiften till en för situationen annan lämplig person.

För att OSC skall kunna utföra samordningen och rapportera resultatet till räddningsledaren, ställs även vissa krav beträffande utrustningen i det fartyg som OSC väljer som plattform.

Det bör finnas tillgång till

- erforderlig sambandsutrustning för olika frekvensområden så att kontakt kan hållas med samtliga deltagande enheter.
- tillräckligt utrymme och utrustning för att kunna utföra plott i sjökort samt övrig dokumentation.
- erforderlig besättningsstorlek för att kunna utföra arbetet enligt givna direktiv.

## **5. Rapportering**

Samarbetet mellan OSC och MRCC är beroende av att man fortlöpande håller varandra informerade om utvecklingen. För att motivationen under t.ex. en spaningsinsats skall vara hög hos de deltagande besättningarna måste räddningsledaren se till att OSC känner till vilka åtgärder som vidtagits i MRCC. Lika viktigt är det att rapporteringen fungerar motsatt väg, och att räddningsledaren får information om händelseutvecklingen på scenen för att rätt beslut skall kunna fattas. Det krävs alltså en dialog mellan MRCC och OSC.

Innan någon samordning kan ske måste räddningsledaren ställa uppgiften. I denna skall klart uttalas vilka åtgärder och vilka funktioner det förväntas att OSC skall svara för.

Rapportering skall härefter ske

- då spanings- eller räddningsinsatsen påbörjas.
- vid varje förändring av läget.

- när OSC eller MRCC känner behov av information.
- då det förekommer begränsningar vid t.ex. mörker eller överlevnadstid p.g.a. kallt vatten.
- då arbetsbelastningen är för stor för OSC.
- då enheter finns i insatsområdet utan uppgift.

Rapportering kan även ske i form av en stabsorientering, då samtliga enheter informeras om uppnått resultat, fortsatt planering m.m.

## **6. Dokumentation**

On Scene Co-ordinator skall dokumentera den insats som utförs, dels för att kunna gå tillbaka och kontrollera tidigare uppgifter och direktiv, men också för att efter avslutad insats kunna dokumentera i insatsrapporten till Sjöfartsverkets. SjökortsploTT skall föras, i vilket skall framgå positioner, tider för deltagande enheter och gjorda fynd. Vid en spaningsinsats skall varje enhets tilldelade och avspanade område framgå.

OSC skall även tillse att logg förs, i vilken skall noteras tidpunkter för, och innehållet i informationsflödet mellan räddningsenheter - MRCC - OSC. Här skall även dokumenteras uppgifter som eventuella svårigheter, förändringar i yttre förhållanden som väder, mörker m.m.

Loggen kan föras på ett linjerat block med kolumner för tids- och informationsanteckningar.

Svårigheter kan uppstå för OSC att hinna med dokumentationen vid vissa typer av insatser, räddningsinsatser med stor aktivitet eller spaningsinsatser i begränsat område under kort tid. OSC måste då meddela detta till MRCC som då kan ta över delar av dokumentationen från OSC, som i stället avger täta rapporter på radio eller telefax.

## 7. Skador i samband med räddningsinsats

Vid omhändertagande av evakuerade från ett fartyg ställs man i räddningsenheterna inför svårigheter med sortering och prioritering av skadade.

Om sjukvårdsgrupp med ledningsläkare finns på plats skall prioritering ske genom dennes försorg.

Om ledningsläkare ej finns tillgänglig måste grovsortering och prioritering av skadade göras av insatsledaren.

Det åligger On Scene Co-ordinator att

- efter bästa förmåga samla information om antal och typ av skador.
- prioritera transporter med deltagande enheter.
- Bedöma behovet av yttre tillförsel av medicinsk personal

Ovanstående punkter skall snarast rapporteras till räddningsledaren som då ges möjlighet att ha framförhållning i sin planering och beslut, samt kan larma förstärkning till olycksplatsen.

Tänkbara skador i samband med en olycka till sjöss är

1. Nedkylning - hypotermi
2. Sårskador - chock
3. Chock
4. Brännskador - chock
5. Drunkning
6. Hjärt- lungskador
7. Rökskador

## 8. Åtgärdsplan för On Scene Co-ordinator i svensk sjöräddningstjänst

- Inom SAR-tjänsten bör ÖMSESIDIG RAPPORTERING OCH SAMRÅD ske mellan OSC - RL vid följande tillfällen
- VID VARJE BETYDANDE FÖRÄNDRING AV LÄGET

Exempel som kan förekomma:

- då insatserna PÅBÖRJAS
- den rapporterade, synbara och "verkliga" OMFATTNINGEN av olyckan (antal fartyg/båtar-namn-antal personer-räddningsutrustning positioner m.m.)
- Resursbehov, förändringar av resurser, resursfördelning (bör tillföras eller utgå).
- VÄSENTLIGA UPPGIFTER som rör insatsen (särskilt gäller detta uppgifter som kan tänkas påverka BIS).
- förändringar i VÄDER och andra LOKALA OMSTÄNDIGHETER (strömförhållanden, vattentemperatur m.m.).
- kontakter med: OSC från Miljöräddningstjänst (KBV), kommunal skadeplatschef, polisinsatschef, ledningsläkare eller liknande.
- FÖRSLAG TILL ilandtagningsplatser.
- ÖVERLÄMNANDET av personer och eventuell utrustning till annan myndighet eller organisation (antal/namn-var-till vem-status vid överlämnandet).
- då OSC-RL upplever ARBETSBELASTNINGEN som för stor.

- då SAR-insatsen avslutas (fortsätter som bärgning eller annat, överlämnas till annan myndighet eller organisation)

Dokumentation, någon form av operativ minnesanteckning, plott eller motsvarande, bör ske i så stor omfattning som omständigheterna medger.