

Nr. 167 **Richtlinien für Massenrettungsoperationen (MROs)**  
COMSAR-Rundschreiben 31  
(veröffentlicht am 6. Februar 2003)

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat auf seiner 77. Sitzung Richtlinien für Massenrettungsoperationen (MROs) gebilligt und mit dem Rundschreiben COMSAR/Circ. 31 veröffentlicht. Die Richtlinien werden hiermit in der deutschen Übersetzung und im englischen Original bekannt gemacht.

Bonn, den 7. August 2003

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Im Auftrag  
Gert-Jürgen Scholz

COMSAR/Circ.31  
6. Februar 2003

COMSAR/Circ.31  
6 February 2003

#### **RICHTLINIEN FÜR MASSENRETTUNGSOPERATIONEN (MROs)**

1 Der Unterausschuss Seefunk, Suche und Rettung (COMSAR) hat auf hat auf seiner 7. Tagung (13. bis 17. Januar 2003) den von der gemeinsamen ICAO/IMO-Arbeitsgruppe zur Harmonisierung der Luft- und Seenotrettung auf ihrer 9. Tagung (Hong Kong, China, vom 30. September bis 4. Oktober 2002) erarbeiteten „Richtlinien für Massenrettungsoperationen“ zugestimmt. Diese Richtlinien sollen die Mitgliedsregierungen bei der Vorbereitung und Koordinierung von größeren Unfällen unterstützen, die die Rettung von einer großen Zahl von in Not befindlichen Personen von Schiffen oder auf dem Wasser notgelandeten Flugzeugen erfordern und bei der Zusammenarbeit mit Unternehmen, die große Fahrgastschiffe und Luftfahrzeuge betreiben, damit sicher gestellt ist, dass diese solche Rettungsmaßnahmen wirksam unterstützen können.

2 Die anliegende Richtlinie deckt sowohl maritime als auch luftfahrtbezogene Ereignisse ab, da die Empfehlungen für beide Arten von Ereignissen gleichermaßen anwendbar sind, und viele Rettungsleitstellen (RCCs) sowohl maritime als auch luftfahrtbezogene Rettung betreiben.

3 Die Mitgliedsregierungen und internationalen Organisationen sind aufgefordert, die anliegenden Richtlinien ihren nationalen Such- und Rettungs-(SAR)diensten, Rettungsleitstellen (RCCs), Schiffseignern, Reedereien und Kapitänen zur Kenntnis zu bringen und der Organisation ihre auf gesammelte Erfahrungen beruhenden Kommentare und Empfehlungen für weitere Beratung und entsprechende Maßnahmen zugänglich zu machen.

#### **GUIDANCE FOR MASS RESCUE OPERATIONS**

1 The Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR), at its seventh session (13 to 17 January 2003), agreed Guidance for Mass Rescue Operations (MROs) prepared by the Joint ICAO/IMO Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue at its ninth session (Hong Kong, China, 30 September to 4 October 2002), to assist Member Governments in preparing for, and co-ordinating aspects of, major incidents involving rescue of large numbers of persons in distress from ships or downed aircraft; and in working with companies that operate large passenger ships and aircraft to ensure that they are prepared to effectively support such rescue efforts.

2 The annexed Guidance covers both maritime and aviation incidents since the provisions are equally applicable to both types of major incidents, because many rescue co-ordination centres (RCCs) handle both maritime and aeronautical rescue efforts.

3 Member Governments and international organizations are invited to bring the annexed Guidance to the attention of their national search and rescue (SAR) Authorities, RCCs, shipowners, shipping companies and shipmasters, and, based on the experience gained, provide their comments and recommendations to the Organization for further consideration and appropriate action.

## ANLAGE

### RICHTLINIEN FÜR MASSENRETTUNGS- OPERATIONEN

#### Einleitung

1 Eine Massenrettungsoperation (MRO) ist ein Vorgang, der die unverzügliche Hilfe für eine große Zahl von in Not befindlichen Personen dergestalt erfordert, dass die den Such- und Rettungsdiensten normalerweise zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht ausreichen.

2 Glücklicherweise sind MROs im Verhältnis zu normalen SAR-Maßnahmen vergleichsweise selten. Aber größere Ereignisse mit nachfolgenden MROs kommen weltweit gesehen mehr oder weniger regelmäßig vor und können an jedem Ort und zu jeder Zeit eintreten. Da der Charakter solcher Operationen wegen der begrenzten Möglichkeiten des Sammelns von Erfahrungen im Zusammenhang mit größeren Ereignissen mit nachfolgenden MROs möglicherweise nur unzureichend verstanden wird, soll diesen Richtlinien zunächst eine allgemeine Erörterung von MROs und damit zusammenhängenden Fragen voran gestellt werden.

3 Überschwemmungen, Erdbeben, Terrorismus, Unfälle in der Offshore-Ölindustrie, Unfälle mit Austritt von gefährlichen Stoffen und größere Flugzeug- und Schiffsunfälle sind Beispiele, die wegen ihrer Größenordnung die gleichen Ressourcen erfordern wie etwa Massenrettungsoperationen in der Schiff- oder Luftfahrt.

4 Die Prioritätenfolge bei größeren Ereignissen mit unterschiedlichen Einsätzen muss zuerst die Rettung von menschlichem Leben vorsehen. Erst dann folgt der Schutz der Umwelt und danach der von Sachwerten.

5 Sowohl moralische und gesetzliche Verpflichtungen als auch die öffentliche und politische Erwartungshaltung sind Triebfeder für die Notwendigkeit, MROs im eintretenden Fall sicher und wirksam durchführen zu können. Da die Notwendigkeit von MROs verhältnismäßig selten ist, gestaltet sich das Sammeln von praktischen Erfahrungen zur Erleichterung ihrer Durchführung schwierig. Auch wenn sowohl die Art der potentiellen Szenarien als auch die Organisationen, die Notfallbereitschaftsstrukturen und die Begleitumstände von Ort zu Ort unterschiedlich sind, so sind doch bestimmte Grundsätze, allgemeine Vorgehensweisen und Beispiele erkennbar, denen man aufgrund von historischen Erfahrungen folgen kann. Es ist Ziel dieser Richtlinie, diese zu vermitteln.

6 MROs sind Ereignisse verhältnismäßig geringer Wahrscheinlichkeit und großer Auswirkung. Die wirksame Reaktion auf solche größeren Ereignisse erfordert in der Regel unverzügliche, gut geplante und eng koordinierte Maßnahmen großen Zuschnitts und den Einsatz von Ressourcen einer Mehrzahl von Organisationen. Sowohl intensive und nachhaltige Anstrengungen zur Rettung von Menschenleben als auch solche zum Schutz von Umwelt und Sachwerten müssen möglicherweise gleichzeitig und am gleichen Ort unternommen werden. Enorme ausgewählte Informationsmengen werden zum rechten Zeitpunkt und am rechten Ort nicht nur zur Unterstützung der Reaktionsmaßnahmen greifbar sein

## ANNEX

### GUIDANCE FOR MASS RESCUE OPERATIONS

#### Introduction

1 A mass rescue operation (MRO) is one that involves the need for immediate assistance to large numbers of persons in distress such that capabilities normally available to search and rescue (SAR) authorities are inadequate.

2 Fortunately, MROs are relatively rare compared to normal SAR operations, but major incidents leading to the need for MROs have not been infrequent on a world-wide basis, and can occur anywhere at any time. Since the nature of such operations may be poorly understood due to limited chances to gain experience with major incidents involving MROs, this Guidance begins with a general discussion of MROs and related matters.

3 Flooding, earthquakes, terrorism, casualties in the offshore oil industry, accidents involving releases of hazardous materials and major aircraft or ship incidents are examples which, because of their magnitude, may need to use the same resources as would be needed to carry out mass maritime or aeronautical rescue operations.

4 The sequence of priority in major multi-mission incidents must be lifesaving first, generally followed by environmental protection, and then protection of property.

5 Moral and legal obligations, as well as public and political expectations, drive the need to be prepared to carry out MROs safely and effectively should they become necessary. Since the need for MROs is relatively rare, it is difficult to gain practical experience to help deal with them. While the types of potential MRO scenarios, as well as the organizations, emergency response structures and circumstances vary from place to place, there are certain general principles, common actions and examples that can be followed based on lessons of history, which this Guidance is intended to convey.

6 MROs are relatively low-probability high-consequence events. Effective response to such major incidents typically require immediate, well-planned and closely coordinated large-scale actions and use of resources from multiple organizations. Intense and sustained high priority lifesaving efforts may need to be carried out at the same time and place as major efforts to save the environment and property. Huge amounts of selected information will need to be readily available at the right times and the right places not only to support the response efforts, but to meet the needs of the media, public and families of the persons in distress, which may number in the hundreds or thousands. Many means of

müssen, sondern auch, um den Erwartungen der Medien, der Öffentlichkeit und der Familien der in Not Befindlichen, die in die Hunderte oder Tausende gehen können, gerecht zu werden. Viele Kommunikationsmittel werden erforderlich und zwischen den Organisationen auf unterschiedlichen Ebenen verknüpft sein müssen, um enorme Informationsmengen während der Dauer der Maßnahmen zuverlässig handhaben zu können. Eine Aufstockung mit kompetentem Personal muss sofort möglich sein und für bis zu mehrere Wochen aufrechterhalten werden können. Ausrüstungs- und logistische Zwänge werden eine nie dagewesene Höhe erreichen. Erfolgreiche MROs sind von vorab verfügbaren flexiblen, alle Ebenen abdeckenden Notfallplänen abhängig. Intensive integrierte Planung und hoher operativer Aufwand müssen ebenfalls während der gesamten eigentlichen Rettungsarbeiten in Echtzeit vonstatten gehen.

7 Alle an einer ressort-, zuständigkeits- und auftragsübergreifenden sowie möglicherweise internationalen Reaktion auf ein größeres Ereignis Beteiligten müssen zweifelsfrei wissen, wer zuständig ist, wie sich die Zusammenarbeit mit dem Zuständigen gestaltet, welche Rolle die anderen Beteiligten spielen und wie die Zusammenarbeit aussieht. SAR-Behörden können für die gesamte MRO nach einem größeren Schadensereignis oder Teile von ihr verantwortlich sein und sind in der Lage, ihren Aufwand nahtlos mit demjenigen anderer Agierender unter der Gesamtleitung einer anderen Behörde innerhalb oder außerhalb ihrer eigenen Organisation zu koordinieren. Das weitere Umfeld kann Schadensminderung, Lecksicherung und Bergung, Schadstoffbekämpfung, komplexe Verkehrsführung, umfangreichen logistischen Aufwand, medizinische und leichtenbeschauerische Aufgaben, Unfallursachenermittlung, intensives öffentliches und politisches Aufsehen usw. umfassen. MRO-Pläne müssen Teil der Gesamtnotfallplanung für größere Ereignisse und mit ihr kompatibel sein. Pläne müssen Kommando-, Kontroll- und Kommunikationsstrukturen vorsehen, die gleichzeitige Operationen in der Luft, zu Wasser und an Land gestatten.

8 Die potentiellen verheerenden Konsequenzen einer mangelhaften Vorbereitung auf MROs hinsichtlich des Verlustes von Menschenleben und andere widrige Ergebnisse sind enorm. Größere Ereignisse können Hunderte oder Tausende von in entfernt liegenden und lebensfeindlichen Gegenden in Not befindliche Menschen bedeuten. Die Kollision eines großen Fahrgastschiffs, ein auf dem Wasser notgelandetes Flugzeug oder ein terroristischer Anschlag können beispielsweise die umgehende Rettung einer großen Zahl von Fahrgästen und Besatzungen unter widrigen Umweltbedingungen erfordern, unter denen viele Überlebende kaum in der Lage sein werden, sich selber zu helfen und wo die düsteren Ergebnisse von Fehlverhalten klar auf der Hand liegen.

9 Zur Vermeidung eines massiven Verlustes von Menschenleben ist die Bereitschaft zu einer außergewöhnlich umfassenden und schnellen Reaktion von entscheidender Bedeutung. Eine solche Bereitschaft steht in direktem Zusammenhang mit einer starken und visionären Führung und der Fähigkeit, außergewöhnliche Ebenen der Zusammenarbeit zu erlangen. Wegen des mit der Notfallbereitschaft für größere Ereignisse

communications will need to be available and interlinked amongst organizations at various levels to handle huge amounts of information reliably for the duration of the response. A surge in the numbers of competent staffing in all key organizations must be available immediately and be sustainable for up to weeks at a time. Equipment and logistics demands will jump to unprecedented levels. Successful MROs depend on the advance provision of flexible and all-level contingency plans. Intense integrated planning and operational efforts must also be carried out in real time throughout actual rescue efforts.

7 All who will be involved in the overall multi-agency, multi-jurisdiction, multi-mission and possibly international response to a major incidents will need clearly understand who is in charge, how to work with who is in charge, the respective roles of all involved, and how to interact with each other. SAR authorities may be responsible for all, or part, of the MRO responsibilities of the major incident response, and will be able to co-ordinate their efforts seamlessly with other incident responders under overall direction of another authority within or outside their agency. The broader response environment may involve hazards mitigation, damage control and salvage operations, pollution control, complex traffic management, large-scale logistics efforts, medical and coroner functions, accident-incident investigation, intense public and political attention, etc. MRO plans need to be part of and compatible with overall response plans for major incidents. Plans must typically allow for command, control and communications structures that can accommodate simultaneous air, sea and land operations.

8 Potential disastrous consequences of poor preparations for MROs in terms of loss of life and other adverse results are enormous. Major incidents may involve hundreds or thousands of persons in distress in remote and hostile environments. A large passenger ship collision, a downed aircraft, or a terrorist incident could, for example, call for the immediate rescue of large numbers of passengers and crew in poor environmental conditions, with many of the survivors having little ability to help themselves, and the dire results of failure are evident.

9 Preparedness to mount an extraordinarily large and rapid response is critical to preventing large-scale loss of lives. Such preparedness often depends on strong and visionary leadership and unusual levels of co-operation to achieve. There will often be strong resistance to paying the inherently high price in terms of time, effort and funding that preparedness for major incidents entails, particularly as they are rare events. The required levels of

verbundenen hohen Preises in Form von Zeit, Aufwand und Haushaltsmitteln wird es oftmals insbesondere deshalb großen Widerstand geben, weil solche Ereignisse so selten eintreten. Der für die Bereitschaft erforderliche Grad von Zusammenarbeit, Koordinierung, Planung, Ressourcen und Übungen stellt eine Herausforderung dar, die ohne den erforderlichen Einsatz von SAR- und Aufsichtsbehörden, Transportfirmen und ohne die Hilfe von Quellen bei Militär, Handel und anderen nicht realisierbar ist.

10 Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. deren Erfolg für den Fall sicherstellen, dass sie dennoch erforderlich sind.

11 MRO-Planung, -Vorbereitungen und Übungen sind insbesondere deshalb unverzichtbar, weil die Gelegenheiten zur Abarbeitung von wirklichen Ereignissen mit MROs so selten sind. Aus diesem Grund ist die Übung von MROs besonders wichtig. Die Anlage 1 enthält eine Anleitung für die Planung und Durchführung solcher Übungen.

12 Die Regeln dieses Dokuments sollen Richtschnur für diejenigen Behörden und Organisationen sein, die gegebenenfalls für den Erfolg von MROs verantwortlich sind.

#### **Allgemeine Anleitung**

13 In Situationen mit einer großen Zahl von Personen in Not werden der Einsatzleiter vor Ort (OSC) und der zuständige Luftfahrzeugführer oder Kapitän eines Schiffes sich die Verantwortung vor Ort für die Sicherheit der Fahrgäste und Besatzung teilen, wobei der zuständige Luftfahrzeugführer oder Kapitän eines Schiffes vor oder nach dem Verlassen des Luftfahrzeugs oder Schiffes so viel dieser Verantwortung wie möglich übernehmen.

14 Luftfahrzeugführer und Kapitäne sind im Rahmen ihrer Möglichkeiten für das angemessene Manövrieren ihres Luftfahrzeugs oder Schiffes verantwortlich. Sie tragen ebenfalls die Gesamtverantwortung für die Sicherheit, die medizinische Versorgung, die Kommunikation, die Brandbekämpfung und Leckabwehr, die Aufrechterhaltung der Ordnung und die Erteilung allgemeiner Anweisungen.

15 Solange ein Schiff nicht unmittelbar zu sinken droht, empfiehlt es sich in der Regel für die Fahrgäste und Besatzung so lange an Bord zu verbleiben, wie dieses sicher machbar ist.

16 Ob im Falle eines auf dem Wasser notgelandeten Luftfahrzeugs die Fluggäste an Bord sicherer sind, soll von Fall zu Fall entschieden werden. In der Regel sollen sie das Luftfahrzeug auf See umgehend verlassen. An Land muss diese Entscheidung den Zustand des Luftfahrzeugs und der Umgebung, den für die Rettung oder die Reparatur des Luftfahrzeugs zu erwartende Zeitaufwand und die Frage berücksichtigen, ob die erforderliche Betreuung der Fluggäste am besten im Flugzeug durchführbar ist.

17 Der OSC wird in der Regel von dem Koordinator der SAR-Maßnahme (SMC) bestimmt. Ein OSC kann in der Lage sein, bestimmte Kommunikation vor Ort und mit

co-operation, co-ordination, planning, resources and exercises, required for preparedness are challenging and do not happen without the requisite commitment of SAR authorities, regulatory authorities, transportation companies, sources of military and commercial assistance and others.

10 SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate ships and aircraft designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed, and to ensure success if they are.

11 MRO planning, preparations and exercises are essential since opportunities to handle actual incidents involving mass rescues are rare. Therefore the exercising of MRO plans is particularly important. Appendix 1 provides guidance on planning and conducting such exercises.

12 The provisions of this document are intended to provide general guidance to authorities and organizations responsible for ensuring that MROs, should they be necessary, are successful.

#### **General guidance**

13 For a situation involving large numbers or persons in distress, on scene responsibilities for the safety of passengers and crew will be shared by the OSC and the aircraft pilot in command or ship master, with the pilot or master assuming as much of this responsibility as possible before or after the aircraft or ship is abandoned.

14 Pilots and masters are responsible for maneuvering the aircraft or ship as feasible and appropriate. They also have overall responsibility for safety, medical care, communications, fire and damage control, maintaining order and providing general direction.

15 Unless a ship appears to be in imminent danger of sinking, it is usually advisable for passengers and crew to remain on board as long as it is safe to do so.

16 In the case of a downed aircraft, whether passengers would be safer on board should be assessed for each situation. Usually they should promptly evacuate the aircraft at sea. On land this decision must account for the conditions of the aircraft and the environment, expected time to rescue or aircraft repair, and whether required passenger care can be best provided inside the aircraft.

17 The OSC will normally be designated by an SMC. An OSC may be able to handle certain communications on scene and with appropriate remote authorities to help

entsprechenden entfernten Behörden zur Entlastung des Luftfahrzeugführers oder des Kapitäns abzuwickeln, um ihnen die Intakthaltung ihres/ihrer Fahrzeuge zu ermöglichen. Diese beiden bedürfen jedoch selbst auch der Hilfe. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es die Hauptaufgabe des OSC ist, nach den allgemeinen Vorgaben des SMC die SAR-Einheiten und den Rettungseinsatz zu koordinieren, soll er alles zu ihrer Hilfe Machbare in Erwägung ziehen.

18 Es ist wichtig und soll bei der Vorausplanung berücksichtigt werden, dass unnötige Kommunikation mit dem Kapitän oder Luftfahrzeugführer eines in Not befindlichen Fahrzeugs auf ein Minimum beschränkt wird. Der Austausch von Informationen auf der Grundlage von SAR-Zusammenarbeitsplänen (siehe MSC/Circ.1000<sup>1</sup> oder nachfolgende Rundschreiben) während der gemeinsamen Planung und andere Maßnahmen werden die Notwendigkeit reduzieren, den Luftfahrzeugführer oder Kapitän in einer Krisensituation einmal oder mehrfach nach diesen Informationen zu befragen. Personen oder Organisationen, die um solche Informationen nachsuchen, sollen an eine Stelle an Land oder am Boden verwiesen werden, die auf die Abwicklung häufig wiederkehrender Informationssuche eingestellt ist.

19 Dem Nachweis und dem Verbleib aller Personen an Bord und aller Rettungsboote und -flöße soll höchste Priorität eingeräumt werden; Versuche, sie zusammenzuhalten, sind diesbezüglich von Vorteil. Die Verfügbarkeit von akkuraten Manifesten und Nachweisen ist entscheidend. Durch die Notwendigkeit Überlebensfahrzeuge erneut aufzusuchen und sie auf an Bord befindlichen Personen zu prüfen, können wertvolle Ressourcen vergeudet werden. Eine Möglichkeit besteht darin, Überlebensfahrzeuge zu versenken, sobald die in ihnen befindlichen Personen gerettet worden sind; jedoch muss jedoch bedacht werden, dass andere Überlebende die Fahrzeuge finden und benötigen könnten.

20 Da Kriegsschiffe häufig für das Auffinden von Personen, die ihr Luftfahrzeug oder Schiff verlassen haben, besser ausgerüstet sind als Handelsschiffe, soll der Einsatz solcher Schiffe erwogen werden.

21 Sofern vorhanden, sollen, insbesondere für das Bergen von schwachen und in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Überlebenden, Hubschrauber eingesetzt werden. Die Besatzungen von Rettungsfahrzeugen sollen in Hubschrauberwinchverfahren geübt sein. Zur Unterstützung von Überlebenden kann ein Rettungsmann vom Hubschrauber abgewünscht werden.

22 Schifffahrtsunternehmen sollen dazu angehalten werden, große Fahrgastschiffe und möglicherweise auch andere Schiffstypen mit Hubschrauberlandeflächen, deutlich gekennzeichneten Hubschrauberwindschiffen und Bordhubschraubern auszurüsten, um eine direktere Übergabe von vielen Personen zu erleichtern.

23 Falls Überlebende von einem Schiff mit großem Freibord nicht sicher aus dem Wasser geborgen werden können, kann man sie zunächst auf kleinere Fahrzeuge und dann auf zunehmend größere bergen.

free the pilot or master to retain the integrity of his or her craft. However, these persons are themselves in need of assistance, and anything the OSC can do to help them should be considered, bearing in mind that the OSC's main duty is co-ordinating SAR facilities and rescue efforts under the SMC's general direction.

18 It is important to minimize unnecessary communications with the master of a ship or pilot in command of an aircraft in distress, and this should be taken into account in advance planning. Exchanges of information during joint planning by use of SAR Plans of Co-operation (see MSC/Circ.1000 or its superseding circulars) and other means will reduce the need to ask the pilot or master for this information one or more times during a crisis. Persons or organizations that want this information should be directed to a source ashore or on the ground that is prepared to handle what could be many requests.

19 High priority should be given to tracking and accounting for all persons on board and all lifeboats and rafts, and efforts to keep them together will help in this regard. Availability of accurate manifests and accounting is critical. The need to relocate survival craft and check for persons in them can waste valuable resources. One option is to sink survival craft once the persons in them have been rescued; however, the potential that other survivors may find and need the craft should be considered.

20 Navy ships are often better equipped than commercial vessels for retrieving people who have abandoned a ship or aircraft, and use of any such ships should be considered.

21 Helicopter capabilities should be employed if available, especially for retrieval of weak or immobile survivors. Lifeboat crews should be trained in helicopter hoist operations. Lowering a rescue person from the helicopter to assist survivors may be viable.

22 Ship companies should be encouraged to equip large passenger ships and possibly other types of vessels with helicopter landing areas, clearly marked hoist-winch areas, and onboard helicopters to facilitate more direct transfers of numerous persons.

23 If a ship with a large freeboard cannot safely retrieve survivors from the water or survival craft, it may be possible to first retrieve them onto small vessels, and then transfer them to progressively larger ones.

<sup>1</sup> Veröffentlicht im Verkehrsblatt 2001 Seite 392

24 Je nach den Umständen kann es sicherer sein, Überlebensfahrzeuge nach Land zu schleppen, ohne die Insassen auf See zu evakuieren. Rettungsboote könnten dergestalt gebaut sein, dass sie Fahrgästen für längere Zeiträume Schutz gewähren und sie in die Lage versetzen, das Land aus größerer Entfernung von der Küste aus eigener Kraft zu erreichen.

25 Soweit möglich sollen MROs von einem SMC in einem RCC koordiniert werden. In Abhängigkeit von der Größenordnung, Art und Komplexität einer Massenrettung, wird ein Rettungseinsatz möglicherweise besser durch eine in der SAR-Behörde höher angesiedelte Operationszentrale oder durch eine regierungsamtliche Stelle koordiniert. Bei dieser Entscheidung mögen u.a. folgende Betrachtungen eine Rolle spielen:

- Umfangreiche Unterstützung durch Organisationen, die sich normalerweise nicht mit SAR befassen;
- Erfordernis starker internationaler diplomatischer Unterstützung und
- ernste Probleme über den drohenden Verlust von Menschenleben hinaus wie Gefährdung der Umwelt, terroristische Bedrohung oder nationale Sicherheitsbelange.

26 Die folgenden Faktoren sollen bei der Planung von MROs berücksichtigt werden:

- Anwendung des Incident Command Systems (ICS)<sup>7</sup> oder anderer wirksamer Mittel zur Abarbeitung von ressort-, zuständigkeits- und auftragsübergreifenden Szenarien;
- Bestimmung von Situationen innerhalb des Such- und Rettungsgebiets (SRR), die möglicherweise zu einer MRO führen können, einschließlich Szenarien mit einer Serie von Unfällen oder Blackouts;
- Mobilisierung und Koordinierung von erforderlichen SAR-Einrichtungen, einschließlich solcher, die in der Regel nicht für SAR-Dienste zur Verfügung stehen;
- Fähigkeit der sofortigen Aktivierung von Plänen;
- Einsatzverfahren für das benötigte Personal;
- Bedarf an ergänzenden Kommunikationsmöglichkeiten, einschließlich möglichem Bedarf an Dolmetschern;
- Entsendung von Verbindungsoffizieren;
- Aktivierung von zusätzlichem Personal für Aufstockung, Ersatz oder Aufrechterhaltung des benötigten Personalbestandes;
- Bergung und Transport einer großen Zahl von Überlebenden (und gegebenenfalls Leichen) unter Berücksichtigung möglicherweise Verletzter und Ungeübter, altersbedingt Eingeschränkter und Unterkühler usw.;
- Möglichkeit des zuverlässigen Nachweises aller Beteiligten, einschließlich Helfer, Überlebender, Besatzungen usw.;
- Versorgung, Hilfe und Weitertransport von Überlebenden nach Verbringung an einen sicheren Ort und Weitertransport von Leichen über ihre ursprüngliche Anlandestelle hinaus;

24 Depending on the circumstances, it may be safer to tow survival craft to shore without removing the occupants at sea. Lifeboats could be designed to support passengers for longer periods of time, and to be able to reach shore on their own from longer distances offshore.

25 To the extent practicable, MROs should be co-ordinated by an SMC in an RCC. However, depending on the magnitude, nature and complexity of a mass rescue incident, the rescue efforts may be better co-ordinated by an appropriate operations centre higher within the SAR agency or a government. Considerations in this decision might include, among others:

- extensive rescue support by organizations other than those commonly used for SAR;
- need for heavy international diplomatic support; and
- serious problems in addition to potential loss of lives, such as environmental threats, terrorist actions, or national security issues.

26 The following factors should be considered in MRO planning:

- use the Incident Command System (ICS) or other effective means of handling multi-agency, multi-jurisdiction, multi-mission scenarios;
- identify situations within the SRR that could potentially lead to the need for MROs, including scenarios that might involve cascading casualties or outages;
- mobilisation and co-ordination of necessary SAR facilities, including those not normally available for SAR services;
- ability to activate plans immediately;
- call up procedures for needed personnel;
- need for supplemental communications capabilities, possibly including the need for interpreters;
- dispatching of liaison officers;
- activation of additional staff to augment, replace or sustain needed staffing levels;
- recovery and transport of large numbers of survivors (and bodies, if necessary), accounting for survivors potentially having injuries and lack of training, age limitation, hypothermia, etc.;
- a means of reliably accounting for everyone involved, including responders, survivors, crew, etc.;
- care, assistance and further transfer of survivors once delivered to a place of safety, and further transfer of bodies beyond their initial delivery point;

<sup>7</sup> <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mor/Articles/ICS.htm>

- Aktivierung der Pläne zur Unterrichtung, Handhabung und Unterstützung zahlreicher Medien und Familien;
- Überwachung des Zugangs zum RCC und zu anderen sensiblen Einrichtungen und Örtlichkeiten;
- je nach Bedarf Pläne für Reserve-RCC und RCC-Verlegung und
- jederzeitige Verfügbarkeit von Plänen, Checklisten und Ablaufdiagrammen für alle potentiellen Anwender.

27 Irgendwann kann das Vermögen eines RCC erschöpft sein, die wirksame Koordinierung einer MRO unter gleichzeitiger Beibehaltung seiner originären SAR-Zuständigkeiten durchzuführen und ein anderes RCC oder eine übergeordnete Stelle muss die Zuständigkeit für die MRO übernehmen.

28 Unter Berücksichtigung dieser Möglichkeiten sollen MRO-Pläne unterschiedliche Reaktionsgrade und Kriterien für den jeweils zu realisierenden Reaktionsumfang vorsehen. So kann es beispielsweise für den Fall, dass örtliche SAR-Ressourcen erschöpft sind, oder von Beginn an erforderlich sein, SAR-Ressourcen von entfernten nationalen oder internationalen Quellen zu beschaffen.

29 Erfahrungen aus Reaktionen auf größere Ereignisse haben unter anderen folgende praktische Hinweise ergeben:

- Planen und üben Sie, wie jede Behörde, die von einem realen oder potentiellen Massenrettungsfall Kenntnis erhält, unverzüglich alle potentiell beteiligten anderen Behörden alarmieren und mit ihnen in Konferenzschaltung treten kann. Weisen Sie die Behörden ein und ermögliche Sie allen Beteiligten, sofort tätig zu werden (dieses erfordert die Festlegung von rund um die Uhr erreichbaren Kontaktpunkten in allen Behörden, die auch die Vollmacht zum sofortigen Handeln und Einsatz von Ressourcen haben);
- koordinieren Sie alle Rettungsmaßnahmen von Anfang an in wirksamer Weise;
- beginnen Sie sofort mit dem erforderlichen hohem Einsatz von Ressourcen, statt zu spät mit zu geringem Aufwand;
- setzen Sie tauglichere Ressourcen, wie etwa Kreuzfahrtschiffe, für die Anbordnahme einer großen Zahl von Überlebenden ein;
- stellen Sie sicher, dass MRO-Pläne Fragen der Interoperabilität und Kompatibilität der Kommunikation lösen;
- bergen und sichern Sie Trümmer für nachfolgende Ermittlungen;
- setzen Sie Sicherheitspläne in Kraft, um den Zugang zum RCC zu beschränken;
- legen Sie vorab die Einbindung von Rotem Kreuz, Seelsorgern, Experten für posttraumatische Stressbehandlung und sonstiger humanitärer Unterstützung fest;
- bestimmen Sie leitende Behördensprecher, um die Zeit der mit der Abwicklung des aktuellen Falls Befassten zu schonen und bestimmen Sie einen leitenden Beamten zur Unterrichtung von Familien;
- legen Sie den Zeitpunkt eindeutig fest, an dem SAR-Reaktionen (Rettung von Menschenleben) beendet

- activation of plans for notifying, managing and assisting the media and families in large numbers;
- control of access to the RCC and other sensitive facilities and locations;
- RCC backup and relocation plans, as appropriate; and
- ready availability to all potential users of plans, checklists and flowcharts.

27 At some point the ability of an RCC to continue to effectively co-ordinate the MRO and still handle its other SAR responsibilities might be overwhelmed, and another RCC or a higher authority may need to assume responsibility for the MRO.

28 With these possibilities in mind, MRO plans may provide for various degrees of response, along with criteria for determining which amount of response will be implemented. For example, as local SAR resources are exhausted, or from the outset, SAR resources may need to be obtained from distant national or international sources.

29 Experiences in responding to major incidents have resulted in other practical advice such as the following:

- plan and exercise how any agency receiving notification of an actual or potential mass rescue event can immediately alert and conference call other authorities that will potentially be involved, brief them, and enable immediate actions to be taken by all concerned (this will require identification of contacts in each agency that can be contacted on a 24-hour basis, and that have authority to immediately initiate actions and commit resources);
- co-ordinate all rescue operations effectively from the very beginning;
- begin quickly with a high level of effort stand down as appropriate rather than begin too late with too little effort;
- use more capable resources like cruise ships for taking large numbers of survivors on board;
- ensure that MRO emergency plans address communications interoperability or interlinking;
- retrieve and protect debris as evidence for follow on investigation;
- put security plans in place to limit access to the RCC;
- arrange in advance to involve the Red Cross, chaplains, critical incident stress experts and other such support for human needs;
- identify senior agency spokespersons to protect the time of workers directly involved in the response and designated a senior official to provide information to families;
- clearly identify the point at which the SAR response (lifesaving) has ended, and the focus shifts to inves-

sind und der Fokus sich auf Ermittlung und Bergung richtet;

- seien Sie bereit, erforderlichenfalls ein Incident Command System (ICS) anzuwenden;
- stellen Sie sicher, dass der Luftverkehr und der Luftraum vor Ort überwacht werden kann / überwacht wird;
- der SMC kann häufig davon profitieren, vor Ort zusätzliches Verbindungspersonal zu bestimmen;
- schätzen Sie Entwicklung und Bedarf ab und handeln Sie frühzeitig;
- stellen Sie sicher, dass die Anwendungsbereiche von SAR- und anderen Notfall- und Katastrophenplänen koordiniert sind mit dem Ziel, Lücken, Überlappungen und Konfusion darüber zu reduzieren, wer zuständig und welchen Verfahrensweisen wann und wo zu folgen ist;
- überwachen Sie den Zugang, auch der Medien, zum Unfallort;
- arbeiten Sie im voraus aus, wie private Ressourcen in angemessener Weise zur Ergänzung anderer SAR-Ressourcen verwendet werden können;
- stellen Sie sicher, dass die SAR-Pläne logistische Unterstützung bieten für eine große Zahl von Rettern und Überlebenden, einschließlich – soweit möglich – voraus arrangierter Unterkünfte und Zugang zu Proviant, medizinischer Versorgung und Transportkapazität;
- erwägen Sie, von anderen Luftverkehrs- und Schifffahrtsgesellschaften als denen, deren Flugzeug oder Schiff in das Ereignis verwickelt ist, Unterstützung anzufordern und seien Sie über die Art der von solchen Organisationen zu erwartenden Hilfeleistung im Bilde;
- Streifencodearmbänder können vor, während und nach einem Unfall ein wirksames Mittel zur Identifizierung von Kindern darstellen;
- versuchen Sie, dem Piloten oder Kapitän und den Besatzungen Last von den Schultern zu nehmen;
- schicken Sie, sofern sicher und angebracht, zur Unterstützung des Kapitäns und des SAR-Personals einen Schiffsicherheitsbeauftragten an Bord;
- tauschen Sie Fähigkeiten, Expertise und Güter zwischen Regierungsamtlicher Stelle und Wirtschaft aus, um aus den Stärken beider ein Optimum an Vorteil zu ziehen.

#### **Kommunikation**

30 Kommunikationspläne müssen ein enormes Kommunikationsaufkommen bewältigen können, da bei einem größeren Ereignis in der Regel eine große Zahl von reagierenden Organisationen von Anfang an wirksam miteinander kommunizieren können müssen. Je nach Bedarf sollen vorab Vorkehrungen getroffen werden, um an sich nicht dialogfähige behördliche Kommunikationssysteme miteinander zu verknüpfen. Die Terminologie zwischenbehördlicher Kommunikation muss von allen Beteiligten verstanden werden.

#### **Koordinierung größerer Ereignisse**

31 Ungeachtet der Größenordnung und Priorität der Reaktion auf ein größeres Ereignis verbundenen

tigation and recovery;

- be prepared to use an ICS when appropriate;
- ensure that air traffic and air space can be and is controlled on scene;
- the SMC can often benefit from assigning additional liaison personnel on scene;
- anticipate development and needs and act early;
- ensure that the scopes of SAR plans and other emergency or disaster response plans are co-ordinated to reduce gaps, overlaps and confusion about who is in charge and what procedures will be followed at various times and places;
- control access to the scene, including access by the media;
- work out in advance how private resources can be appropriately used to supplement other SAR resources;
- ensure that SAR plans provide for logistics support for large numbers of rescuers and survivors, including pre-arranged accommodations, if possible, and availability of food, medical care and transportation;
- consider requesting assistance from airlines and shipping companies other than the one whose aircraft or ship is involved in the incident, and know the types of assistance that such organizations might provide;
- bar coded bracelets can be an effective means of identifying children before, during and after the emergency;
- attempt to reduce the burden on a pilot or master and crews;
- if safe and appropriate to do so, place a marine casualty officer on board to assist the master and SAR personnel;
- share capabilities, expertise and assets among government and industry to take maximum advantage of the strengths of each.

#### **Communications**

30 Communication plans must provide for a heavy volume of communication use, as a major incident will normally involve many responding organizations that need to communicate effectively with each other from the beginning. As necessary, advance arrangements should be made to link means of interagency communications that are not inherently interoperable. Interagency communications must be based on terminology that all involved understand.

#### **Major incident co-ordination**

31 Regardless of the magnitude and priority of the life-saving efforts involved in responding to a major incident,

Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben, soll – sofern vor Ort neben SAR gleichzeitig andere Aufgaben von anderem als SAR-Personal durchgeführt werden – die Gesamtreaktion einschließlich SAR mit diesen anderen Aufgaben – wie etwa Brandbekämpfung – gut koordiniert sein.

32 Werden bestimmte Grundkonzepte und -begriffe/-bedingungen von allen anerkannt und verstanden, so werden alle Notfallbeteiligten sehr viel besser in der Lage sein, ihre gemeinsamen Anstrengungen zu koordinieren.

33 Für den SAR-Anteil der Reaktion sollen SAR-typische Verfahren zur Anwendung kommen; diese Verfahren werden jedoch von anderem Aufwand weitestgehend unabhängig sein. Unternehmen oder Behörden mit anderer Zielsetzung werden den entsprechenden für ihre Organisation und Aufgaben entwickelten Kommando-, Überwachungs- und Kommunikationsverfahren folgen.

34 Das SAR-System kann auf die normale Art und Weise arbeiten oder die für die besonderen Erfordernisse einer Massenevakuierung entwickelten Verfahrensweisen verwenden. Es soll jedoch sachgerecht mit dem Gesamtführungsschema zur Abarbeitung des Ereignisses verbunden sein und ihm unterliegen.

35 Für größere Ereignisse kann auch ein Krisenmanagement für die Gesamtreaktion erforderlich sein. Mit dem **Incident Command System (ICS)** kann diesem Erfordernis in einfacher und wirksamer Weise begegnet werden. Das ICS ist am wirkungsvollsten mit einem gewissen Grad an vorheriger Routinebildung und Übung. Da SAR- und Verkehrsbehörden in der Notfallgemeinschaft voraussichtlich mit der Notwendigkeit der Anwendung von ICS konfrontiert werden, sind in Anhang 3 zur Routinebildung mit dem ICS allgemeine Informationen enthalten. Das ICS ist ein Beispiel eines für ein Notfallmanagement anwendbaren wirksamen Systems und bildet ein Werkzeug, das dort angewendet werden kann, wo kein vergleichbares Mittel für das Gesamtmanagement eines Ereignisses eingerichtet ist.

#### Planung und Reaktion der Wirtschaft

36 Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. deren Erfolg für den Fall sicherzustellen, dass sie erforderlich sind. Anhang 2 bietet eine Anleitung über die Rolle der Wirtschaft und behandelt Fragen der möglichen Organisation des Einsatzes von Feldmannschaften und Notfallzentralen des Unternehmens zur Wahrnehmung seiner Verantwortung im Rahmen der Durchführung von MROs. Für Fahrgastschiffe sind die SAR-Zusammenarbeitspläne Bestandteil der MRO-Pläne.

#### Beziehungen zur Öffentlichkeit und zu den Medien

37 Für die der öffentliche Meinungsbildung über MROs können Medienberichte wichtiger sein als die Tätigkeit der SAR-Dienste. Grundsätzlich kann die Rolle der Medien entscheidend sein für die Reaktion der Öffentlichkeit und derer, die im Zuge der Gewährleistung von Sicherheit, Erfolg und Krisensteuerung direkt an dem Notfall beteiligt sind. Es soll zu keinen ungerechtfertigten Verzögerungen bei der Versorgung der Medien mit Informationen kommen. Die Informationen sollen eindeutig,

if any other functions are being carried out concurrently on scene by other than SAR personnel, the overall response involving SAR and the other functions, e.g., fire-fighting, should be well co-ordinated.

32 If certain basic concepts and terms are recognized and understood by all emergency responders, they will be much better prepared to co-ordinate joint efforts.

33 Standard SAR procedures should typically be followed for the SAR part of the response, but these procedures will be largely independent of other efforts. Companies or authorities handling other aspects of the response will follow command, control and communication procedures developed for their respective organizations and duties.

34 The SAR system can function in its normal manner or use modified SAR procedures established to account for special demands of mass rescues, but it should be appropriately linked and subjected to a scheme for management of the overall incident response.

35 For major incidents, crisis management for the overall response may also be needed. The **Incident Command System (ICS)** is one simple and effective means of meeting this need. The ICS works best with some advance familiarization and exercising. Since SAR and transportation authorities are likely to encounter use of the ICS within emergency response communities, Appendix 3 provides general information for familiarization with the ICS. The ICS is an example of an effective system used for emergency management, and is a tool that can be used where no equivalent means of overall incident management is in place.

#### Industry planning and response

36 SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate aircraft and ships designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed and to ensure success if they are. Appendix 2 provides guidance on industry roles and discusses how companies could arrange for use of company field teams and emergency response centres as possible means of carrying out their MRO responsibilities. For passenger ships, SAR Plans of Co-operation are part of MRO plans.

#### Public and media relations

37 What the media reports may matter more than what SAR services do for shaping of public opinion about MROs. Importantly, the role of the media may be critical in shaping the actions of the public and those directly involved in the distress situation in a way that contributes to safety, success and panic control. There should be no unwarranted delays in providing information to the media. Information should be readily available, clear, accurate, consistent and freely exchanged among emergency res-

korrekt und der Sachlage entsprechend unmittelbar zur Verfügung stehen und zwischen den mit der Abwicklung des Notfalls Befassten und anderen Betroffenen, wie Öffentlichkeit und Familien der Personen an Bord, ungehindert fließen.

38 Bestimmen Sie Sprecher(innen) und skizzieren Sie das zu Verlauternde; bleiben Sie sachlich. Wenn die SAR-Dienste keine(n) Sprecher(in) für ein größeres Ereignis benennen, werden die Medien es selbst tun. Mit Spekulationen über Unfallursachen sollen Sprecher vorsichtig sein und die Medien darauf verweisen, dass die laufenden Maßnahmen der Rettung von Menschenleben dienen.

39 Stellen Sie sicher, dass die Medien darüber unterrichtet sind, wer für die Koordinierung der Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist.

40 Ein(e) nicht direkt mit dem Ereignis befasste(r) Sprecher(in) kann wichtig sein für die Entlastung des IC und des SMC von dieser Aufgabe.

41 Viele Einheiten wie Schiffe, Luftfahrzeuge, Unternehmen und SAR-Dienste sind an einem größeren Ereignis beteiligt. Eine Koordinierung ist erforderlich, damit viele Boten mit einer Zunge sprechen. Soweit möglich, sollen nur Live-Interviews gegeben werden.

42 Dieses kann durch die sofortige Einrichtung eines abseits des SMC gelegenen gemeinsamen Informationszentrums erreicht werden. Das Zentrum kann geeignete Verfahrensweisen dafür festlegen, welche Mitteilungen wie veröffentlicht werden. Da solche Meldungen sensibel sein können, ist es entscheidend, dass alle die gleiche Information übermitteln. Das Zentrum kann für die Koordinierung der über das Internet zur Verfügung gestellten Informationen und gegebenenfalls die Einrichtung und Pflege einer öffentlichen Webseite zuständig sein.

43 Die Medien bilden einen globalen Markt mit weltweiten Nachrichtensendungen rund um die Uhr. Die Medien werden einen Weg finden, um vor Ort an Informationen, Bilder und Filme aus erster Hand zu gelangen. Die Sicherheit und der Inhalt der Berichterstattung kann dadurch verbessert werden, dass der Transport der Medien zum Unfallort organisiert und der Medienzugang gesteuert wird.

44 Die Medien können unter Umständen vor Ort mehr Ressourcen mobilisieren als SAR-Dienste. Die SAR-Zusammenarbeitspläne sollen dem Umgang mit solchen Situation Rechnung tragen.

45 Die Öffentlichkeit soll über eingesetzten SAR-Mittel unterrichtet und, soweit möglich, den Familien, Medien und anderen eine Internetadresse oder eine Liste mit Telefonkontakten für weitere Informationen zur Verfügung gestellt werden.

46 Es sollen Vorkehrungen getroffen werden, eine große Zahl von Anrufern gleichzeitig abfertigen zu können, ohne dass das Telefonsystem überlastet oder der Computerserver zum Absturz gebracht wird.

47 Die Bereitstellung von ‚stand by‘ Webseiten durch Transportunternehmen und SAR-Behörden kann bei der Abwicklung einer Flut von Informationsgesuchen eine Hilfe sein. Diese Seiten können für die Bereitstellung von allgemeinen medienrelevanten Informationen schnell aktiviert werden. Internetinformationen sollen zeitgerecht

pondered and others concerned, such as the public and families of persons on board.

38 Identify spokespersons and outline what they will say, staying factual. If SAR services do not provide a public spokesperson for a major incident, the media will. Spokespersons should be cautious about speculating on causes of accidents and should inform the media that current operations are focused on saving lives.

39 Ensure that the media knows who is in charge of coordinating rescue operations.

40 A single spokesperson not directly involved in the incident can be valuable in relieving the IC and SMC of this duty.

41 Many entities are involved in a major incident, including ships, aircraft, companies and SAR services. Coordination is required to ensure that there is one message with many messengers. Interviews should be live if possible.

42 Prompt establishment of a joint information centre away from the SMC will help to achieve this goal. The centre can establish proper procedures for establishing what messages will be released to the public and how those messages will be released. Since the messages may be sensitive, it is critical that everyone communicates the same information. The centre can be responsible for co-ordinating information made available via the internet and perhaps establishing and maintaining a public web site.

43 The media is a 24-hour global market, with news broadcast worldwide around the clock. The media will find a way to get to the scene for first hand information, pictures and video. By providing transportation to the scene and controlling media access, safety and what is reported can be improved and better controlled.

44 Media outlets may have more resources to mobilize on scene than do SAR authorities, and RCC operating plans should account for how to deal with such situations.

45 Information should be provided to the public on what SAR facilities are being used and, if possible, a web address or list of contact phone numbers should be provided for families, media and others to contact for more information.

46 Preparations should be made so that large numbers of callers can be accommodated without saturating the phone system or crashing the computer server.

47 Advance preparation of standby web pages by transportation companies and SAR authorities can help in responding to floods of requests for information. These pages can be quickly posted to provide general information the media can use. Web information should be timely and accurate. Once posted, these pages can be easily

und korrekt sein. Einmal aktiviert können diese Seiten ohne Umstände fortgeschrieben werden und auch Angaben enthalten über:

- Kontaktinformationen,
- grundlegende regierungsamtliche und wirtschaftsrelevante Fakten,
- Begriffsbestimmungen aus Wirtschaft und SAR,
- Fotos und statistische Angaben zu Luftfahrzeugen, Schiffen und SAR-Mitteln,
- Antworten auf häufig wiederkehrende Fragen,
- Links zu anderen Schlüsselseiten,
- Angaben zu Fahrgastkapazität, Besatzungsstärke, Schiffsplänen und Brandbekämpfungs-/Feuerlöschkapazität sowie
- eine Auswahl von Videoclips über eine Fahrzeugbegehung oder die Besatzung bei der Durchführung von Rettungsübungen.

48 Neben den Medien werden auch Familien und andere Organisationen diese Informationen haben wollen.

#### **Folgeaktionen**

49 Es ist sehr wichtig, die in realen MROs und MRO-Übungen gesammelten Erfahrungen zu entwickeln und sie mit anderen zu teilen. Jedoch werden (häufig übertriebene) haftungsrechtliche Bedenken der Aufdeckung von Sachverhalten entgegenstehen, die man hätte besser lösen können.

50 Da gesammelte Erfahrungen dazu beitragen können, die Wiederholung ernsthafter Fehler zu vermeiden, soll zwischen den Hauptakteuren vereinbart werden, wie die gesammelten Erfahrungen anonymisiert und breit gestreut werden können. Die bei MROs gesammelten Erfahrungen sollen nicht nur national, sondern auch international geteilt werden.

51 Der sorgfältige Nachweis des Verbleibs von Überlebenden, nachdem sie an einen sicheren Ort gebracht worden sind, ist wichtig. Die Überlebenden müssen fortlaufend über die sie betreffende Planung und die laufenden Maßnahmen unterrichtet werden. Es kann schwierig sein, eine große Zahl von Personen, die sich häufig auch noch an unterschiedlichen Orten aufhalten, im Auge zu behalten und mit ihnen zu arbeiten.

52 Es sind oftmals die Transportunternehmen, die am besten dazu geeignet sind, Überlebende während dieser Zeit zu betreuen und ihnen Beistand zu gewähren. Besatzungsmitglieder können an unterschiedlichen Stellen postiert werden, um Namen und Verbleib der Fahrgäste zu registrieren. Eine andere Möglichkeit für Fluggesellschaften und Fahrgastschiffe ist die Anbringung von Plastikkarten mit Telefonnummern an den Rettungswesten, um Fahrgästen das Anrufen bei dem Unternehmen zu ermöglichen. Einige Gesellschaften verwenden Armbänder mit Balkencode, um Kinder unter den Fahrgästen im Auge zu behalten.

53 In entfernten Gebieten mit unzureichenden oder gänzlich fehlenden Telefondiensten gestaltet sich die Kommunikation mit Fahrgästen schwieriger. Wenn Telefone vorhanden sind, kann es am vorteilhaftesten sein, sich telefonisch bei den Fluggesellschaften oder

updated with the status of the incident and could also include:

- contact information;
- basic government or industry facts;
- industry and SAR definitions;
- photographs and statistics of aircraft, ships and SAR facilities;
- answers to frequently asked questions;
- links to other key sites;
- information on passenger capacity, crew size, vessel plans and firefighting capabilities; and
- library footage of a vessel inspection or of the crew performing lifesaving drills.

48 Besides the media, families and other organizations will also want this information.

#### **Follow up actions**

49 It is very important to develop and share lessons learned from actual MRO operations and exercises. However, concerns (often excessive) about legal liability may discourage highlighting matters that could have been done better.

50 Since lessons learned can help prevent recurring serious mistakes, agreement should be reached among principal participants on how lessons learned can be depersonalized and made widely available. Lessons learned from MROs should be shared not just locally, but internationally.

51 Careful accounting for survivors after they have been delivered to a place of safety remains important. They need to be kept informed about plans for them and about the ongoing response operations. With large numbers of persons often staying in different places, keeping track of and working with them can be difficult.

52 Transportation companies are often best suited to handle and assist survivors during this time. Crewmembers may be placed at various locations to record passenger names and locations. Another possibility is for airlines or passenger ships to attach plastic cards to life vests to give passengers phone numbers for contacting the company. Some companies use bar coded bracelets to track children who are passengers.

53 Communicating with passengers is more difficult in remote areas, where phone service may be inadequate or lacking. If phones do exist, calling the airline or shipping company may be the best way to check in and find out information. In more populated areas, local agencies may

Schiffahrtsunternehmen zu melden und um Informationen nachzusehen. In dichter bevölkerten Gebieten haben die örtlichen Behörden möglicherweise einen Notevakuierungs- oder anderen nützlichen Plan, der in Kraft gesetzt werden kann.

54 Um Fahrgäste vor den Belästigungen durch Reporter und Kameras zu schützen, können Überlebende in Hotels oder anderen Zufluchtsorten untergebracht werden. Es müssen jedoch Sichtungs- und Landestellen eingerichtet und allem Rettungs- und karitativen Personal bekannt gemacht werden.

have an emergency evacuation or other useful plan that can be implemented.

54 To protect passengers from harassment by interviewers and cameras, survivors might be placed in hotels or other places of refuge. However, triage and landing locations must be established and publicized to all rescue personnel and good Samaritans.

COMSAR/Circ.31  
Anlage  
Anhang 1

COMSAR/Circ.31  
ANNEX

#### ANHANG 1

#### APPENDIX 1

### ÜBUNG VON MASSENRETTUNGSOPERATIONEN

### EXERCISES FOR MASS RESCUE OPERATIONS

Weil die Gelegenheiten zur Abarbeitung von realen Ereignissen mit MROs selten und herausfordernd sind, ist das Üben von MROs besonders wichtig. Massenevakuierungs- und -Rettungsvorgänge sind schwierig und teuer; dieses führt zu der Neigung einer übermäßigen Anwendung von Simulationsverfahren während der Übungen anstelle von Echtübungen vor Ort.

Since opportunities to handle actual incidents involving mass rescues are rare and challenging, exercising MRO plans are particularly important. Mass evacuation and rescue operations are difficult and costly, leading to a tendency to use simulation excessively during exercises rather than physically exercising on scene efforts.

Nicht alle Ziele einer MRO müssen in einer einzigen großen Übung angesprochen werden, sondern sie können teilweise durch laufende Einbindung in mehrere Übungen zur Erprobung anderer Systeme erfüllt werden. Realistische Übungen jedoch sind erforderlich und teuer. Es können über 1.000 freiwillige Fahrgäste oder Hunderte von freiwilligen Flugzeugpassagieren erforderlich sein, um eine realistische Übung durchzuführen.

MRO exercise objectives need not be addressed in a single large exercise, but may be satisfied in part by routine incorporation into multiple drills, some intended mainly to test other systems. However, realistic drills are necessary and costly, and over 1,000 volunteer ship passengers or hundreds of volunteer aircraft passengers will likely be needed to conduct a realistic exercise.

Für die Simulation von Kommandostellen, die in der Regel an unterschiedlichen Orten liegen würden, können separate Räume verwendet werden.

Separate rooms can be used to simulate command posts that would normally be in separate locations.

MRO-Übungen sollen ideeller Weise folgende Ziele erreichen:

MRO exercises should ideally achieve the following objectives:

- Es sollen berücksichtigt werden:
  - o Besatzungs- und Fahrgastlisten
  - o gerettete Fahrgäste und Besatzungsmitglieder, bis diese nach Hause zurückkehren können
  - o alle mit der Rettung und Nachsorge befassten Personen
  - o Rettungsboote einschließlich leeren Boote oder Flöße
  - o Fragen im Zusammenhang mit großem Freibord möglicher Rettungseinheiten
- Vorhandene Ressourcen festlegen und ihnen Aufgaben zuweisen:
  - o Benutzen Sie AMVER
  - o potentielle landgestützte und schwimmende Ressourcen
  - o Ressourcen örtlicher Behörden (medizinisches Personal, Krankenhauseinrichtungen, Feuerwehren, kommunale Einrichtungen, Transportressourcen)

- Account for:
  - o Crew and passenger lists
  - o Rescued passengers and crew until they can return to their homes
  - o All persons associated with the rescue and aftermath operations
  - o Lifeboats, including empty boats or rafts
  - o High freeboard issues for likely rescue facilities
- Identify and task available resources:
  - o Use of Amver
  - o Potential resources ashore and afloat
  - o Resources from local agencies (medical personnel, hospital facilities, fire department, general community, transportation resources)

- o nationale und regionale militärische und sonstige Ressourcen
- Meldeverfahren, Verfügbarkeit von Ressourcen, Rechtzeitigkeit der Anfangsreaktion, Echtzeitelemente, Konferenzmöglichkeiten und Gesamtkoordinierung festlegen
- sicherstellen, dass die Rolle aller Behörden geordnet, verstanden und genau befolgt wird.
- Fähigkeiten potentieller OSCs und die Übertragung von OSC-Aufgaben erproben.
- den Kontrollumfang festlegen.
- eine Schiff oder ein Luftfahrzeug evakuieren
- die Aktivitäten und den Austausch von Informationen koordinieren
  - o Kommunikation (RCC-RCC, regierungsamtliche Stelle-Schiffahrt, RCC-OSC, vor Ort, Land-Schiff, Boden-Luft, Schiff-Luft, SAR-Mittel-Überlebensfahrzeuge usw.)
  - o Informationen für alle Betroffenen (festlegen, zusammenführen, bereinigen, abrufen, in der korrekten Form und zur rechten Zeit an die richtige Stelle übermitteln)
  - o Neue Kommunikations- und Informationsmanagementtechnologien
  - o Medien und nächste Angehörige
- Fahrgäste sicherer übergeben und versorgen (bei der Evakuierung, in Überlebensfahrzeugen, bei der Rettung, medizinisch, Schutz vor Umwelteinflüssen, Übergabe nach der Rettung)
- alle Kommunikationsverbindungen, die für die Benachrichtigung, Koordinierung und Unterstützung benötigt werden, erproben
- medizinische Sichtung und Leistung Erster Hilfe
- Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems des Schiffes abschätzen
- Koordinierung mit örtlichen Behörden erproben
- Nahrungsmittel, Trinkwasser, Rettungswesten und andere Schutzkleidung für Überlebende bereitstellen
- Massenrettungspläne erproben:
  - o SAR-Dienste
  - o Unternehmen (einschließlich der Luftfahrzeug- und Schiffspläne)
  - o alle relevanten Notfallorganisationen, z. B. Katastrophendienst, Militär, Feuerwehr und Medizin
  - o Transport und Unterkunft
- Grad der wirksamen Umsetzung früher gesammelter Erfahrungen in den fortgeschriebenen Plänen abschätzen und ihre Verbreitung bewerten
- Bergungs- und Verschmutzungsbekämpfungsfähigkeiten üben
- notfallbedingte Verlegung von manövrierbehinderten Fahrzeugen durchführen
- externe Angelegenheiten wie internationale Beziehungen und Öffentlichkeitsarbeit üben:
  - o Einbindung notwendiger Teilnehmer
  - o schnelle Einrichtung ausreichend besetzter gemeinsamer Informationszentren
- o National and regional military and other resources
- Evaluate notification processes, resource availability, timeliness of initial response, real-time elements, conference capabilities and overall coordination
- Ensure all agency roles are sorted out, understood and properly followed
- Test capabilities of potential OSCs and ability to transfer OSC duties
- Evaluate span of control
- Evacuate a ship or aircraft
- Co-ordinate activities and achieve information exchanges
  - o Communications (RCC-RCC, government-industry, RCC-OSC, on scene, shore-ship, ground-air, ship-air, SAR facility-survival craft, etc.)
  - o Information for all concerned (identify, merge, purge, retrieve and transfer to the right place in the right form at the right time)
  - o New communication and information management technologies
  - o Media and next-of-kin
- Safely transfer and care for passengers (evacuation, in survival craft, rescue, medical, protection from environment, post-rescue transfers, etc.)
- Test all communication links that may be needed for notification, co-ordination and support
- Conduct medical triage and provide first aid
- Assess ship's safety management system effectiveness
- Exercise co-ordination with local response agencies
- Provide food, water, lifejackets and other protective clothing to survivors
- Test mass rescue plans:
  - o SAR services
  - o Company (including aircraft and ship plans)
  - o Any relevant emergency response organizations, e.g., disaster response, military, fire-fighting and medical
  - o Transportation and accommodations
- Assess how effectively earlier lessons learned have been accounted for in updated plans and how well these lessons were disseminated
- Exercise salvage and pollution abatement capabilities
- Carry out emergency relocation of the disabled craft
- Exercise external affairs, such as international and public relations:
  - o Necessary participants involved
  - o Joint information **centres** established quickly and properly staffed

- o wirksame Unterrichtung der Presse, beispielsweise einheitliche Informationen aus unterschiedlichen Quellen
  - o Benachrichtigung der nächsten Angehörigen und Unterrichtung der Familien
  - o Leistungsfähigkeit des Personals und der Ausrüstung für die Abarbeitung eingehender Informationsanfragen
  - o gerettete Personen entdeckt, sie unterrichtet gehalten und ihre Bedürfnisse befriedigt sowie sie wieder mit ihren Hab und Gut zusammengeführt
- o Press briefings handled effectively, e.g., consistent information from different sources
  - o Notification of the next of kin and family briefings
  - o Staff and equipment capacity to handle incoming requests for information
  - o Rescued persons tracked, kept informed and needs monitored, and reunited with belongings
- In der Regel wird eine Übung in folgenden Schritten geplant:
    - Einvernehmen über das Szenario, die Ziele und den Umfang der Übung herbeiführen
    - ein multi-disziplinäres Planungsteam einberufen und Einvernehmen über die Ziele jedes Aspekts der Übung herbeiführen
    - Die Hauptereignisse und zugehörigen Fahrpläne entwickeln
    - die Verfügbarkeit zu beteiligender Behörden einschließlich aller Medienvertreter oder Freiwilliger bestätigen
    - die Verfügbarkeit von Beförderungsmitteln, Gebäuden, Ausrüstung, Luftfahrzeugen, Schiffen oder anderen benötigten Ressourcen bestätigen
    - alle zu verwendende Kommunikation einschließlich Funk- und mobilen Telefongeräten an oder in Nähe von dem Ort erproben, an dem sie verwendet werden sollen
    - alle Teilnehmer und Personen, welche die Übung unterstützen, bestimmen und briefen; gute, unabhängige Kommunikation der Unterstützenden mit Personen sicherstellen, welche die Übung beaufsichtigen
    - sicherstellen, dass alle Beteiligten wissen, was für den Fall zu tun ist, wenn während der Übung ein tatsächlicher Notfall eintritt
    - für die Sicherheit eventueller Beobachter Sorge tragen und sie über den Fortgang der Übung unterrichtet halten
    - bei länger dauernden Übungen für Nahrungsmittel und WC-Anlagen sorgen
    - Verwendung von „Übung“-Schildern, Vorankündigungen und anderen Mitteln, um zu vermeiden, dass nicht an der Übung Beteiligte fälschlich alarmiert werden
    - Zeit und Ort von Einsatzbesprechungen festlegen
    - Schlussfolgerungen und Empfehlungen mit der für die Abarbeitung jeder Empfehlung verantwortlichen Einheit abstimmen und vorbereiten sowie das Fälligkeitsdatum einer Maßnahme festlegen
    - einen anschaulichen, präzisen Bericht und seine entsprechende Verteilung an die beteiligten Organisationen vorbereiten
    - die Ergebnisse dieser Übung bei der Planung zukünftiger Übungen berücksichtigen
- The following steps are normally carried out during exercise planning:
- Agree on the exercise scenario, goals and extent
  - Assemble a multi-disciplinary planning team and agree on objectives for each aspect of the exercise
  - Develop the main events and associated timetables
  - Confirm availability of agencies to be involved, including any media representatives or volunteers
  - Confirm availability of transportation, buildings, equipment, aircraft, ships or other needed resources
  - Test all communications that will be used, including tests of radio and mobile phones at or near the locations where they will be used
  - Identify and brief all participants and people who will facilitate the exercise, and ensure that facilitators have good independent communications with person who will be controlling the exercise
  - Ensure that everyone involved knows what to do if an actual emergency should arise during the exercise
  - If observers are invited, arrange for their safety, and to keep them informed about the exercise progress
  - For longer exercises, arrange for food and toilet facilities
  - Use „exercise in progress“ signs, advance notifications and other means to help ensure that person not involved in the exercise do not become alarmed
  - Schedule times and places for debriefs
  - Agree and prepare conclusions and recommendations with the entity responsible for handling each recommendation along with the due date for any actions
  - Prepare a clear and concise report and distribute it as appropriate to the participating organizations
  - Consider the outcome of this exercise in planning future exercises

ANHANG 2

**PLANUNG UND REAKTION DER WIRTSCHAFT  
FÜR MASSENRETTUNGSOPERATIONEN**

Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. erforderlichenfalls deren Erfolg sicherstellen. Dieser Anhang bietet eine Anleitung über die Rolle der Wirtschaft und behandelt Fragen der Organisation des Einsatzes von Feldmannschaften und Notfallzentralen des Unternehmens zur Wahrnehmung seiner Verantwortung im Rahmen der Durchführung von MROs.

Wegen der Höhe des erforderlichen Aufwands für das Aufziehen einer sehr groß angelegten Reaktion ist eine frühzeitige Meldung von möglichen oder sich anbahnenden MROs entscheidend. Es ist wesentlich besser, einen Reaktionsprozess einzuleiten und ihn gegebenenfalls später abubrechen, als ihn im Bedarfsfall später als notwendig einzuleiten. Piloten und Kapitänen soll empfohlen und sie sollen darin geübt werden, die SAR-Behörden bei den frühesten Anzeichen einer möglichen Notsituation zu benachrichtigen.

Die Notfallteams der Unternehmen sollen in der Lage sein, die SAR-Dienste durch die Organisation von Transport, Ausrüstung, Beratung und Verbindung mit jedem ihrer Schiffe oder Luftfahrzeuge zu unterstützen.

Unternehmen sollen auf die Bereitstellung von Informationen eingestellt sein, um die Versuche einer Vielzahl von Quellen auszuschließen, bei dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder Schiffskapitän um Informationen nachzusuchen, die nicht dort, sondern bei einer anderen Quelle verfügbar sind. Der Empfang und die Bearbeitung von Informationsersuchen an Bord des in Not befindlichen Fahrzeugs kann den Piloten oder Kapitän bei der Abarbeitung des Notfalls beeinträchtigen und sie daran hindern, entscheidende Führungsaufgaben vor Ort wahrzunehmen.

Unternehmen, die große Luftfahrzeuge oder Schiffe betreiben, soll empfohlen werden, eine koordinierte Mannschaft aufzustellen, die in der Lage ist, erforderlichenfalls rund um die Uhr Notfallreaktionsfunktionen wahrzunehmen. So eine Mannschaft kann das in der folgenden Tabelle angegebene Personal umfassen.

APPENDIX 2

**INDUSTRY PLANNING AND RESPONSE FOR  
MASS RESCUE OPERATIONS**

SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate aircraft and ships designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed, and to ensure success if they are. This Appendix provides guidance on industry roles, and discusses how companies could arrange for use of company field teams and emergency response centres as possible means of carrying out their MRO responsibilities.

Early notification of potential or developing MROs is critical, due to the level of effort required to mount a very large-scale response. It is much better to begin the response process and abort it should it become unnecessary, than to begin it later than necessary should the actual need exist. Pilots and masters should be advised and trained to notify SAR services at the earliest indication of a potential distress situation.

Company response organizations should be able to help SAR services by organizing support, equipment, advice and liaison any of their ships or aircraft.

Companies should be prepared to provide information to preclude the need for multiple sources attempting communications with the aircraft pilot in command or ship captain for information that is unavailable or available from another source. Receiving and handling requests for information aboard the distressed craft can interfere with the pilot's or master's ability to handle the emergency and handle critical on scene leadership needs.

Companies operating large aircraft or ships should be advised to be able to field a co-ordinated team that can handle emergency response functions around the clock should the need arise. Such a team might include staff as indicated in the following Table.

Typical company field team

|  |   |
|--|---|
| <b>Mannschaftsleiter</b>                 | Gesamtübersicht, Leitet den Einsatz und sorgt für die laufende Unterrichtung des Managements  |
| <b>Funker/Kommunikator</b>               | Hält die (möglichst einzige) Kommunikationsleitung zu dem in Not befindlichen Fahrzeug aufrecht   |
| <b>Koordinierungsvertreter</b>           | In der Regel ein Luftfahrzeugführer oder Kapitän, der mit SAR und anderen Notfallbehörden koordiniert, Schlepper organisiert, den Ablauf beobachtet, für die Unterstützung geeignete Schiffe und Bodenkräfte in Stellung bringt, die Sicherheit und geeignete Anlandestellen für Fahrgäste und Besatzungen organisiert, wenn sie in Sicherheit gebracht werden. |
| <b>Technischer Vertreter</b>             | Hält Kontakt zu den Aufsichtsbehörden, Klassifikationsgesellschaften, Versicherern und Untersuchungsbehörden, sorgt für Verbindung und Beratung hinsichtlich Brandabwehr, Lecksicherung, Reparatur und anderer besonderer oder technischer Angelegenheiten  |
| <b>Umweltvertreter</b>                   | Befasst sich mit umweltrelevanten Auswirkungen und Bekämpfung von Umweltverschmutzung   |
| <b>medizinischer Vertreter</b>           | Erteilt medizinische Beratung, kümmert sich um den Verbleib von Todesopfern und arrangiert ärztliche und Erkennungsdienste für Überlebende  |
| <b>Fahrgast- und Besatzungsvertreter</b> | Hält Information und Unterstützung vor für diejenigen, die für die Versorgung der nächsten Angehörigen und deren laufende Unterrichtung vorgesehen ist, bestimmt den Bedarf an Transportkapazität und muss sich möglicherweise mit unterschiedlichen Ländern, Sprachen und Kulturen auseinandersetzen   |
| <b>Medienvertreter</b>                   | Sammelt Informationen, koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit mit seinen Gegenparts in anderen Organisationen, erstellt Presseveröffentlichungen, instruiert Sprecher(innen) und sorgt für die Verfügbarkeit von telefonischen- und Internetinformationen  |
| <b>Spezialisten</b>                      | Von innerhalb oder außerhalb des Unternehmens für die Unterstützung möglicher Sonderaspekte der Reaktion oder von Folgemaßnahmen  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Team Leader</b>                        | Maintains overview, directs operations and keeps management informed  |
| <b>Communicator</b>                       | Maintains open (and possibly sole) line of communications to craft in distress  |
| <b>Co-ordinating Representative</b>       | Usually a pilot or master mariner, who co-ordinates with SAR and other emergency response authorities, organizes tugs, looks at itineraries, arranges to position ships or ground facilities that may be able to assist and organizes security and suitable delivery points for passengers crew when they are delivered to safety |
| <b>Technical Representative</b>           | Maintains contact with regulatory authorities, classification societies, insurers and investigators and provides liaison and advice for firefighting, damage control, repairs and other specialized or technical matters  |
| <b>Environmental Representative</b>       | Involved with environmental impact and spill response   |
| <b>Medical Representative</b>             | Gives medical advice, tracks casualties and arranges medical and identification services for survivors  |
| <b>Passenger and Crew Representatives</b> | Provides information and support to whoever is designated to care for next of kin and keep them informed, identifies transportation needs, and may need to deal with various countries, languages and cultures  |
| <b>Media Representative</b>               | Gathers information, co-ordinates public affairs matters with counterparts in other organizations, prepares press releases, briefs spokespersons and arranges availability of information by phone and web sites  |
| <b>Specialists</b>                        | From within or outside the company who may facilitate some special aspect of the response or follow up  |

Das Unternehmen kann für die Aufrechterhaltung der Kommunikation mit dem in Not befindlichen Fahrzeug, die Fernüberwachung von Sensoren an Bord und jederzeitige Vorhaltung von Notfallinformationen ein Notfallreaktionszentrum (Emergency Response Centre (ERC)) betreiben. Solche Notfallinformationen können Angaben zu Fahrgästen und Besatzung, Einzelheiten zu dem Luftfahrzeug oder Schiff, Angaben zu dem Ereignis, der Zahl der Überlebensfahrzeuge und der laufenden Lage umfassen.

The company may operate an **Emergency Response Centre (ERC)** to maintain communications with the craft in distress, remotely monitor onboard sensors if feasible, and keep emergency information readily available. Such information might include passenger and crew data, aircraft or ship details, incident details, number of survival craft and status of the current situation.

Transportunternehmen sollen Kontakte zu Reise-gesellschaften, Gesellschaften für Landausflüge, Flug- und Kreuzfahrtnlinien, Hotels usw. griffbereit haben, da solche Ressourcen für die Behandlung vieler Probleme eingesetzt werden können, die mit der Anlandung von einer großen Zahl von Überlebenden in einer Kommune verbunden sind.

Für die Zusammenarbeit der SAR-Behörden mit Transportunternehmen sollen Notfallpläne entwickelt und ausreichend geübt werden, um sicherzustellen, dass sie im Fall einer eintretenden Massenrettungssituation auch wirksam sind. Solche Pläne sollen für MROs geltende Kontakte, Koordinierungsverfahren, Zuständigkeiten und Informationsquellen festlegen. Diese Pläne sollen stets auf dem neuesten Stand gehalten werden und allen Beteiligten jederzeit zur Verfügung stehen.

Die jeweiligen Funktionen von ERC und RCC sollen von vorgefertigten, koordinierten Plänen abgedeckt sein und nach Bedarf für ein aktuelles Ereignis verfeinert werden. Diese Zentren müssen während der gesamten SAR-Maßnahme engen Kontakt halten, sich miteinander koordinieren und einander über signifikante Pläne und Entwicklungen unterrichtet halten.

Es gibt weitere Schritte, um die die Transportwirtschaft mit Blick auf eine Verbesserung der Bereitschaft für MROs dringend gebeten werden könnte. Hier folgen einige Beispiele:

- Luftfahrzeuge und Schiffe mit SAR-Plänen ausrüsten
- Trinkwasser und dem Einsatzgebiet entsprechenden Wärmeschutz für die Evakuierten vorhalten
- Rettungsmittel vorhalten, um Personen aus dem Wasser an Deck von Schiffen zu befördern
- Verwendung der von SAR-Diensten gestellten vorbereitenden Checklisten
- über Simulationen hinaus eine echte Übung abhalten
- Vorhalten der Möglichkeit, voll besetzte Rettungsboote und -flöße zu bergen
- Verbesserung des Lebensrettungsvermögens von Rettungsbooten
- Vorhalten von Möglichkeiten, seekranken, verletzten und schwachen Insassen von Rettungsbooten Hilfe zu gewähren
- Vorhalten von Hubschrauberlandeplätzen und Hubschraubern an Bord
- Vorbereitung der Unterstützung von Überlebenden, sobald diese an einen sicheren Ort gebracht worden sind
- Status des und Angaben zu dem Luftfahrzeug oder Schiff greifbar haben wie Aufzeichnungen über Inspektionen, Baupläne, Kommunikationsmöglichkeiten, Stabilitätsberechnungen, Rettungsmittel, Kontakte zur Klassifikationsgesellschaft, Fahrgast- und Ladungsmanifeste usw., so dass solche Informationen nicht von einem Luftfahrzeugführer oder Kapitän direkt eingeholt werden müssen.
- Zusammenarbeit mit den SAR-Behörden, um abwerfbare Ausrüstung und Versorgungsgüter für Überlebende schnell einsetzen zu können und Unterhaltung entsprechender strategischer gelegener Lager

Transportation companies should have readily available contacts with tour companies, shore excursion companies, airlines and cruise lines, hotels, etc., since such resources can be used to address many problems experienced with landing large numbers of survivors into a community.

Contingency plans for co-operation should be developed between SAR authorities and transportation companies, and these plans should be sufficiently exercised to ensure they would be effective should an actual mass rescue situation arise. Such plans should identify contacts, coordination procedures, responsibilities, and information sources that will be applicable for MROs. These plans should be kept up to date and readily available to all concerned.

Respective functions of the ERC and RCC should be covered in co-ordinated pre-established plans, and refined as appropriate for an actual incident. These centres must maintain close contact throughout the SAR event, coordinating and keeping each other apprised of significant plans and developments.

There are other steps the transportation industry could be urged to undertake to improve preparedness for MROs. The following are some examples:

- Carry SAR plans on board aircraft or ships
- Provide water and thermal protection for evacuees appropriate for the operating area
- Provide a means of rescue to bring people from the water to the deck of ships
- Use preparation checklists provided by SAR authorities
- Conduct an actual physical exercise in addition to simulations
- Provide the capability to retrieve fully loaded lifeboats and rafts
- Enhance lifeboat lifesaving capabilities
- Provide ways to assist persons in lifeboats who are seasick, injured or weak
- Provide on-board helicopter landing areas and helicopters
- Prepare to assist survivors once they have been delivered to a place of safety
- Have aircraft or ship status and specifications readily available, such as inspection records, design plans, communication capabilities, stability calculations, lifesaving appliances, classification society contacts, passenger and cargo manifests, etc., so that such information will not need to be obtained directly from a pilot or master
- Work with SAR authorities to develop and be able to rapidly deploy air droppable equipment or supplies for survivors, maintain strategically located caches for this purpose

Die Übernahme bestimmter Verantwortlichkeiten durch die Wirtschaft zeugt von Engagement für die Sicherheit von Fahrgästen und kann SAR-Behörden von der Durchführung entscheidender Maßnahmen hinsichtlich SAR-Ressourcen, Koordinierung und Kommunikation entlasten.

Acceptance of certain responsibilities by industry demonstrates commitment to passenger safety and can free SAR services to handle critical arrangements relating to SAR resources, co-ordination and communications.

COMSAR/Circ.31  
Anlage  
Anhang 3

COMSAR/Circ.31  
ANNEX

### ANHANG 3

#### ÜBERBLICK ÜBER DAS INCIDENT COMMAND SYSTEM

Bei größeren Ereignissen kann für die Gesamtreaktion auch ein Krisenmanagement erforderlich sein. Das **Incident Command System (ICS)**, ein weit verbreitetes Mittel zur Abdeckung dieser Erfordernis, funktioniert am besten mit einem gewissen Maß an Einarbeitung/Gewöhnung und Übung mit den Transport- und Notfallreaktionsgemeinschaften. Da SAR- und Transportbehördebehörden in Notfallreaktionsgemeinschaften wahrscheinlich mit der Anwendung von ICS konfrontiert werden, bietet dieser Anhang allgemeine Informationen für die Einarbeitung in/Gewöhnung an das ICS:

- **Incident commander (IC)** bezeichnet die Funktion der für Entscheidungen, Zielsetzungen, Strategien und Prioritäten hinsichtlich der Notfallreaktion verantwortlich Hauptperson als Teil des Incident Command Systems, die sich in der Regel vor Ort oder in der Nähe befindet,
- **Incident Command Post (ICP)** bezeichnet eine Stelle, an der Primärfunktionen für das Incident Command Systems durchgeführt werden
- **Incident Command System (ICS)** bezeichnet ein Notfallmanagementkonzept vor Ort, das eine integrierte Organisationsstruktur bietet, die entsprechend der Komplexität und den Anforderungen eines größeren Ereignisses mit unterschiedlichen Einsatzarten, Reaktionsbehörden und Zuständigkeiten angepasst werden kann
- **Unified Command (UC)** bezeichnet die Rolle des Incident Commanders des Incident Command Systems ergänzt um ein Team von Vertretern, das ein größeres Ereignis dadurch abarbeitet, dass es allgemeine Vorgaben und Strategien erarbeitet und ihre Umsetzung leitet

Das ICS soll angewendet werden, wenn unterschiedlichen Organisationen und Zuständigkeiten gemeinsam in Notfallreaktionsaktivitäten einzubinden sind und ihr Aufwand koordiniert werden muss.

Wenngleich Organisationen ihre jeweils eigenen Befehls-, Überwachungs- und Koordinierungssysteme haben, so sollen diese doch mit denen anderer kompatibel sein, so dass die Organisationen erforderlichenfalls gemeinsam gut funktionieren. Kommunalität und Gleichartigkeiten unter Krisenmanagementsystemen fördern in wirksamer Weise gemeinsame örtliche, regionale und internationale Anstrengungen.

Das ICS nimmt den SAR-Diensten nicht die Überwachung, Verantwortung oder Zuständigkeit; ihre Aufgabe bleibt die Rettung von Menschen, während das ICS eine wirksame Gesamtreaktion auf ein Ereignis fördern soll.

### APPENDIX 3

#### INCIDENT COMMAND SYSTEM OVERVIEW

For major incidents, crisis management for the overall response may also be needed. The **Incident Command System (ICS)**, one widely used means of meeting this need, but works best with some advance familiarization and exercising within and among the transportation and emergency response communities. Since SAR and transportation authorities are likely to encounter use of the ICS within emergency response communities, this Appendix provides general information for familiarization with ICS. The following terms are relevant to the ICS:

- **Incident Commander (IC):** the primary person functioning as a part of the incident command system, usually at or near the scene, responsible for decisions, objectives, strategies and priorities relating to emergency response
- **Incident Command Post (ICP):** location at which primary functions are carried out for the Incident Command System
- **Incident Command System (ICS):** on scene emergency management concept that provides an integrated organizational structure adaptable to the complexity and demands of a major incident involving multiple missions, response organizations or jurisdictions
- **Unified Command (UC):** the incident commander role of the incident command system expanded to include a team of representatives that manages a major incident by establishing common objectives and strategies and directing their implementation

The ICS is designed for use when multiple organizations and jurisdictions need to be jointly involved in an emergency response activity and co-ordinate their efforts.

While organizations have their respective systems of command and control or co-ordination, these should be compatible with systems others use so organizations can function well jointly when necessary. Commonality and similarities among crisis management systems locally, regionally and internationally foster effective joint efforts.

The ICS does not take control, responsibility or authority away from SAR services; SAR services remain focused on lifesaving, while the ICS focuses on promoting an effective overall incident response.

ICS Übungen, Vorkoordinierung und Verbindungspolitik werden in einer Krisensituation durch bessere Leistung und Erfolg belohnt. Das ICS als Werkzeug für das Management größerer Ereignisse

- trägt allen Risiken und Gefahren Rechnung
- ist einfach, leistungsfähig und flexibel
- kann ereignisbezogen einfach erweitert oder eingeschränkt werden
- entlastet das SAR-System von der Koordinierung SAR-fremder Einsätze
- versetzt den SMC in die Lage, ICS-Kontakte zu nutzen, um zusätzliche Ressource heran zu ziehen
- sichert bessere Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Behörden

Die ICS-Organisation kann entsprechend den Erfordernissen der Situation wachsen oder schrumpfen und bietet Ergebnis orientierte logische Prozesse und Progression. Ihr Aufbau soll mit zunehmenden Anforderungen wachsen und bei Rückgang der Tätigkeiten schrumpfen können, wobei beides einer gewissen Vorausschätzung bedarf.

Die Vorteile des ICS können verloren gehen, wenn Organisationen eigene und verhältnismäßig komplexe ICS-Formen entwickeln. Das ICS funktioniert am besten, wenn es einfach, flexibel und derart standardisiert gehalten wird, so dass es jedermann der Organisationen vor Ort versteht.

In der Grundform wird für die Gesamtkoordinierung einschließlich Vorgabe von Zielen und Prioritäten eine Person als IC bestimmt.

Unterstützungsfunktionen (von einer oder mehreren Personen unterstützte Abschnitte) können nach Bedarf in dem für die laufende Unterrichtung und Unterstützung des IC erforderlichen Umfang eingerichtet werden. Eine ISC-Organisation hat vier Unterstützungsabschnitte:

- **Operationsabteilung** – unterstützt das Ressourcenmanagement und führt die Operation durch
- **Planungsabteilung** – unterstützt bei der Entwicklung des Einsatzplans, sammelt Informationen und wertet sie aus, unterhält den Ressourcenstand, fährt die Aktivitäten hoch oder nimmt sie zurück
- **Logistikabteilung** – unterstützt die Beschaffung der für die Unterstützung der Ereignisreaktion benötigten Ressourcen und Dienste einschließlich Personal, Transport, Nachschub, Einrichtungen, Ausrüstung
- **Haushaltsabteilung** – unterstützt die Überwachung der Kosten, Abrechnung und Beschaffung, Buchführung, Kostenanalyse und andere Verwaltungstätigkeit

Weitere mögliche Ergänzungen zur direkten Unterstützung des IC:

- **Informationsbeauftragter** – unterstützt die Medien und andere um Informationen Nachsuchende, stellt sicher, dass dem IC entsprechende Informationen zur Verfügung stehen und ist dabei behilflich, der Öffentlichkeit und den Familien der in Not Befindlichen Informationen zur Verfügung zu stellen
- **Sicherheitsbeauftragter** – überwacht die Sicherheitslage und entwickelt Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Risikominimierung

The ICS training, advance co-ordination and liaison will be rewarded by better performance and success when a crisis situation arises. As a tool for managing major incidents, the ICS:

- Accommodates all risks and hazards
- Is simple, powerful and flexible
- Can easily expand or contract as the incident warrants
- Relieves the SAR system of co-ordinating non-SAR missions
- Enables SMC to use the ICS contacts to draw on additional resources
- Ensure better communication and co-operation between agencies

The ICS organization can grow or shrink as the situation dictates, and provides a logical process and progression to achieve results. Its organization should be allowed to grow with increased demand and shrink when operations decline, both of which require anticipation.

Advantages of the ICS can be lost when organizations develop their own unique and relatively complex versions of the ICS; it works best when it remains simple, flexible and standardized so everyone on scene from all organizations understands it.

In its basic form a person is designated as the IC to handle overall co-ordination, including setting objectives and priorities.

Support functions (sections supported by one or more persons) can be established as *needed* and on the scale needed to keep the IC informed and assist in certain areas. The four support sections in the ICS organization areas follows:

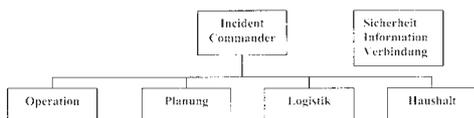
- **Operations Section** - helps manage resources to carry out the operations
- **Planning Section** - helps develop action plans, collect and evaluate information, maintain resource status and arrange to scale up or scale down activities
- **Logistics Section** - helps provide resources and services needed to support the incident response, including personnel, transportation, supplies, facilities and equipment
- **Finance-Administration Section** - assists with monitoring costs, providing accounting and procurements, keeping time records, doing cost analysis and other administrative matters

Other additions to directly assist the IC might include:

- An **Information Officer** - assists the media and others seeking incident information, ensures the IC has appropriate information available, and helps to provide information to the public and families of persons in distress
- A **Safety Officer** - monitors safety conditions and develops measures to ensure safety and reduce risks

- **Verbindungsbeauftragter** – dient in erster Linie als Hauptkontakt für die Vertreter der Organisationen vor Ort

Die folgende Abbildung illustriert die Basisorganisation eines ICS:



Aufbau des Incident Command Systems

In der Regel richtet der IC als Basis für ICS-Aktivitäten einen **Incident Command Post (ICP)** ein.

Bei Ereignissen, die besondere Anstrengungen erfordern, kann die ICS-Organisation ausgeweitet werden. So kann der IC beispielsweise für Operationen, die hinsichtlich Umfang, Dauer oder Komplexität besonders ausgeprägt sind, durch die Einrichtung eines realen oder virtuellen **Unified Command (UC)** (das heißt: ohne dass sich die einzelnen Beteiligten alle an einem Ort aufhalten) erweitert werden, das von Operationsleitern der beteiligten Hauptreaktionsorganisationen besetzt ist. Wenn das UC aus miteinander verbundenen unabhängigen Command Posts besteht, beispielsweise einem regierungsamtlichen und einem zivilen Luftfahrt- oder Schifffahrtspost, so soll im Idealfall immer eine Person von jedem Command Post zur Arbeit in dem/den jeweils anderen Command Post(s) abgeteilt werden.

Bei einem größeren Unfall mit einem Luftfahrzeug oder Fahrgastschiff soll ein **Joint Information Centre (JIC)**, etwa in Verbindung mit der Stelle des Informationsbeauftragten, eingerichtet werden, um die Handhabung und Koordinierung der enormen internen, mit der Öffentlichkeit zu teilenden Informationsmengen zu erleichtern.

Der Einsatz von ICS hängt von der Dauer und Komplexität eines Ereignisses ab. Einmal eingesetzt, wird die Koordinierung von SAR- mit anderen Funktionen in der Regel dadurch erreicht, dass ein Vertreter der SAR-Behörde oder des SMC in die Operationsabteilung der ICS-Organisation abgeteilt wird.

Dieses erlaubt den SAR-Diensten, in das ICS und die Gesamtoperation eingepasst zu werden, wobei sie mit Blick auf normale SAR-Verfahren immer noch verhältnismäßig unabhängig arbeiten können. Das ICS ist auf das Gesamtereignis fokussiert, während die SAR-Dienste auf die Lebensrettung konzentriert bleiben müssen.

Die Verantwortlichkeit für die Gesamtkoordinierung sowie die Art und Weise der Organisation und des Managements der Gesamtreaktion sollen so früh wie möglich festgelegt werden. Bei der Gesamtreaktion sollen hinsichtlich gegenseitiger Unterstützung, Aufwandspriorisierung und optimalem Einsatz der verfügbaren Ressourcen sowie Erhöhung der Sicherheit und des Wirkungsgrads vor Ort von allen verstandene und unterstützte Verfahrensweisen zur Anwendung kommen.

Zwischenbehördliche Notfallpläne sollen festlegen, wer in welchen Szenarien die Funktion des IC wahrnimmt. In der Regel wird der IC von der regierungsamtlichen

- **Liaison Officers** - serve as primary contacts for on scene representatives of their respective organizations

The following Figure illustrates the basic ICS organization.



Incident Command System Organization

The IC usually establishes an **Incident Command Post (ICP)** as a base for ICS activities.

For particularly demanding incidents, the ICS organization can be expanded. For example, for operations that are particularly large-scale, sustained or complex, the IC can be augmented by establishment of an actual or virtual (without everyone co-located) **Unified Command (UC)** populated by operational managers representing the primary response organizations involved. If the UC is made up of linked independent command posts, a government post and an industry post for example, ideally there should still be a person from each command post assigned to work at the other post(s) involved.

For a situation like a major passenger aircraft or ship disaster, a **Joint Information Centre (JIC)** should be established, perhaps in association with the Information Officer position, to facilitate and co-ordinate the vast information that will need to be managed internally and shared with the public.

Whether the ICS should be used depends on the duration and complexity of the incident. If it is used, co-ordination of SAR functions with other functions is usually achieved by assigning a representative of the SAR agency or of the SMC to the Operations Section of the ICS organization.

This allows SAR services to be plugged into the ICS and overall operations while still being able to function with relative independence in accordance with normal SAR procedures. The ICS has an overall incident focus, while SAR services must remain focused on lifesaving.

A determination should be made as early as possible on who will be responsible for overall co-ordination, and how the overall response will be organized and managed. Procedures that all involved understand and support should be applied to managing the overall response for mutual support, effort prioritization, and optimal use of available resources, and to enhance on scene safety and effectiveness.

Inter-agency contingency planning should identify who the IC should be for various scenarios. Typically, the IC will be assigned from the government organization with

Organisation bestimmt, welche für die bei dem jeweiligen Ereignis herausragendste Aufgabe verantwortlich ist. Bei Zugang zu Experten und Informationen von allen betreffenden Organisationen soll jedoch bei der Auswahl des IC die Vertrautheit und Erfahrung mit den IC-Aufgaben eine Schlüsselrolle spielen. Der IC soll eine Person sein, die der Verantwortung am ehesten gerecht wird.

Der IC soll jemand sein, der in Operationen vor Ort gut bewandert ist. Er wird in der Regel vor Ort oder in der Nähe postiert sein. Jeder Beteiligte wird in der Regel, ungeachtet seiner Stellung oder seines Status – ähnlich der Durchführung der SMC-Aufgabe – eine den IC unterstützende Rolle haben.

Sofern die Situation solches rechtfertigt, kann die IC-Aufgabe übertragen werden, obgleich eine Übertragung, wie auch im Falle der Übertragung von SMC-Aufgaben, während eines Einsatzes auf ein Minimum beschränkt werden soll. Es ist wichtig, einen IC rechtzeitig, womöglich in Notfallplänen, zu bestimmen und eine Übertragung gegebenenfalls später vorzunehmen, da die Verzögerung durch nachträgliche Festlegung des IC ziemlich nachteilig sein kann.

Der IC soll normalerweise nicht mit dem SMC identisch sein, es sei denn, die Aufgaben neben den SAR-Aufgaben sind verhältnismäßig bedeutungslos für die Reaktion auf das Ereignis. Der Hauptauftrag wird immer die Rettung von Menschenleben sein, und der SMC soll in der Regel nicht mit zusätzlichen SAR-fremden Aufgaben belastet werden.

Gleichermaßen soll der Command Post des IC normalerweise nicht im RCC sein, da das RCC über die Abwicklung des größeren Ereignisses hinaus auf seine normalen SAR-Verpflichtungen fokussiert, wachsam und reaktionsbereit bleiben muss.

primary responsibility for the type of function most prominent for the particular incident. However, with appropriate access to experts and information from all agencies concerned, a key consideration in selecting the IC should be familiarity and experience with the IC function, i.e., the IC should be a person who can best handle the responsibility.

The IC should be someone good at managing on scene operations, and will usually be located at or near the scene. Everyone involved, regardless of rank or status, will normally be in a support role for the IC, similar to the way the SMC function is carried out.

The IC function can be transferred as the situation warrants, although such transfers should be minimized as is the case for transfers of SMC functions during a mission. It is important to designate an IC early, in contingency plans if possible, and make a transfer later as appropriate, as delay in designating an IC can be quite detrimental.

Except when functions other than SAR are relatively insignificant to the incident response, the IC should normally be someone other than the SMC. The priority mission will always be lifesaving, and the SMC should normally remain unencumbered by additional non-SAR duties.

Similarly, the IC's command post should normally be at a location other than in the RCC, because the RCC needs to remain focused on, and be vigilant and responsive to, its normal SAR responsibilities in addition to handling SAR aspects of the major incident.

(VkB1. 2003 S. 504)