

Nå



Fartøy i høy hastighet - en potensiell pytonkrise for det norske samfunnet - Mastersstudie

*Simon Selvaag
Masterstudent, NTNU*

FARTØY I HØY HASTIGHET

EN POTENSIELL PYTONKRISE FOR DET NORSKE SAMFUNNET

OHRBERG OG SELVAAG



Båtgruppen hurtiggående RIB øker raskest, 10% mer per år enn øvrige båttyper; både blant profesjonelle aktører (havrafting, opplevelse osv.) og private (DN 2018)



Den klart mest vanlige båttypen er motorbåt uten overnattingsmulighet, der antallet har økt fra 291.000 i 2012 til 402.000 ved inngangen til 2018. Det er også verdt å nevne at antall kanoer og kajaker har mer enn doblet seg på de siste seks årene og økt fra 80.000 til 170.000. For første gang er det registrert antall **vannscootere** (som ikke var lovlig i Norge for seks år siden), hele 10.000.



Liker Følg Del ...



Oslo politidistrikt

8. mars · 🌐

I dag har det vært en testdag for Sjøtjenestens nye politibåt som i løpet av våren skal settes i tjeneste i Oslo-fjorden. Stedet for testen var i fjorden straks utenfor Son, hvor den nye båten med betegnelsen M 12 fikk vise litt av hva den er god for. Før båten settes inn i tjeneste for alvor, vil den være tilgjengelig for publikum på Sikkerhetstorget under Sjøen for alle-messen på Lillestrøm fra 14. til 18. mars.

M 12 er utstyrt med tre Mercury VERADO à 350 HK motorer. Den er bygget og designet basert på firmaet Goldfish i Son sin tidligere erfaring med å bygge båter for både politiet og forsvaret. M 12 er designet for å være en funksjonell og sikker plattform for krevende politioppdrag, og at den skal kunne driftes både i tøffe vintermiljøer og på fine sommerdager.

Den nye politibåten er 12,5 meter lang. Den har en cruisingfart på 45 knop og en toppfart på ca. 70. Båten er også utstyrt med et navigasjonssystem av høyeste kvalitet og mye annen elektronikk som er valgt ut av erfarne designere og brukere.

M 12 vil bli overlevert Sjøtjenesten i Oslo politidistrikt i god tid før den skal settes inn i tjenesten, og er å se på som et førsteklasset verktøy i det livreddende arbeidet politiet driver på sjøen med utgangspunkt i Sjøtjenestens lokaler på nordre Akershus kai, noen få skritt fra Rådhusplassen i Oslo sentrum.



Beredskapstroppen tar seg ombord i en båt ved ...

Oslo politidistrikt

@politietoslo

Startside

Om

Bilder

Videoer

Notater

Arrangementer

Innlegg

Samfunn

Informasjon og annonser

Opprett en side

Politiet kjøper tre



Trøndelag får ny brann- og redningsbåt



98 m

80 m

22 kn

pers

180 l

Fredag signerte produktsjef Geir Ove Molvær (t.v) fra Mare Safety og brannsjef Torbjørn Mæhlusveen kontrakten på en ny brann- og redningsbåt til i Trøndelag brann- og redningstjeneste FOTO: TRYGVE GAUSTAD

RC JOTUN

- Den nye redningsbåten til Røde Kors Sandefjord.
- Båten er av typen Flying Fish.
- 40 fot lang.
- Toppfart på 38 knop.
- Utstyrt med radar, kommunikasjonsutstyr, varmesøkende kamera, brannpumpe, førstehjelpsutstyr og hjertestarter.
- Har også bære plass til pasienter som har behov for å ligge.
- *Kilde: Røde Kors*

Båten er en 40 fot Flying Fish. Den har alt av redningsteknisk utstyr som radar, nattkamera, redningsnett, slukkeutstyr til brann og lensemuligheter. I tillegg til dette er båten godt utstyrt med førstehjelpsutstyr og selvsagt hjertestarter. Båten bemannes av frivillige medlemmer i Røde Kors Hjelpekorps som har god utdanning innen førstehjelp, samt videre kursing i søk og redning. Våre båtførere har alle Fritidskippersertifikant, såkalt D5L - som sikrer god og trygg navigering under krevende forhold.

lass. Denne sommeren startet



hurtig|

høy fart

hastighet|

knop|

2.4.2 g)

ha gode kunnskaper om sikker fortøyning, **knoper** og stikk, ankring, sleping, hekksjø, i tillegg til godt praktisk sjømannskap

Læreplan D5L

**Læreplan for opplæring av førere og
sturmenn av fritidsbåter inntil
24 meters skroglengde**

Fakta om RS «Einar Staff SR»

Lengde: 12,6 meter

Motor: 2x 500 hk FPT

Fremdrift: Vannjet

Material: Glassfibersandwich

Toppfart: 45 knop +

Utstyr: Slepekrok, 2 x kartplotter, VHF, Radar

Besetning: 3 personer fra frivillige sjøredningskorps

Pris: ca 10 millioner kr



← 12,6 meter

Skal bygge ti
hurtiggående
skøyter

31 mai 2016 -

Aktuarer i media



ste, og ett på hver av de to neste. For å unngå krise må du vite hva som kan gå skeis.

– Svært få bedrifter gjør en god risikoanalyse. Det kan jo være ubehagelig og ekkelt å tenke på alt som kan gå galt, sier Aarset. Og da ringer man kanskje krisetelefonen? Aarset nikker.

– Problemet med konsulentbransjen er at de som regel kommer inn her, sier Aarset, og peker på «krise».

Aarset har selv fått utallige oppringninger fra personer og bedrifter som har googlet seg frem til hans navn, ringt og tryglet om krisehjelp.

– Jeg sier som regel nei. Og det er deres eget problem. Jeg vil gjerne hjelpe, men helst med å forebygge. Ikke hvordan man skal snike seg unna etter at man har gjort noe dumt.

Magne Aarseth uttaler i A-magasinet at det er viktigere å gjøre en god risikoanalyse i forkant enn å be om krisehjelp når ulykken er ute.

”Pytonkrise oppstår når du har observert en risiko i langt tid uten å gjøre noe med det. Det er det vanskelig å få tilgivelse for”

Jeg kan ikke la være å tenke på at dette nok er en situasjon som vi aktuarer er oppi rett som det er. Vi ser ofte risikoen, men det

kan være vanskelig å få kommunisert dette på en forståelig måte, og ikke minst få aksept for det som må til for å kunne håndtere risikoen på en god måte.

To herrer som har tatt utfordringen med å bli mer synlige i debattene i media er de samarbeidende aktuarene Erling Falk og Odd Arne Svendsen. Etter at de ble pensjonister har de startet hvert sitt enkeltforetak, og de samarbeider om konsulentoppdrag.

Nylig var de synlige i Dagens Næringsliv med debattinnlegget ”La fripolisen gå fri” Dagen etter kom det et motinnlegg fra Mikkel Berg, leder for Silver Pensjonsforsikring med overskriften ”Aktuariell landeplage”

”Overskriften i mitt innlegg ble av DN endret fra Ansvarsfraskrivelse fra livselskapene”, sier Odd Arne Svendsen i en kommentar. ”Dette førte fokus noe bort i fra hovedpoenget: Selskapene burde ha innrettet seg slik at opptrappingsperioder og krysssubsidiering nå ikke var nødvendig.”

De to fant det ikke hensiktsmessig å fortsette diskusjonen med Mikkel Berg i DN, men Erling Falk uttaler:

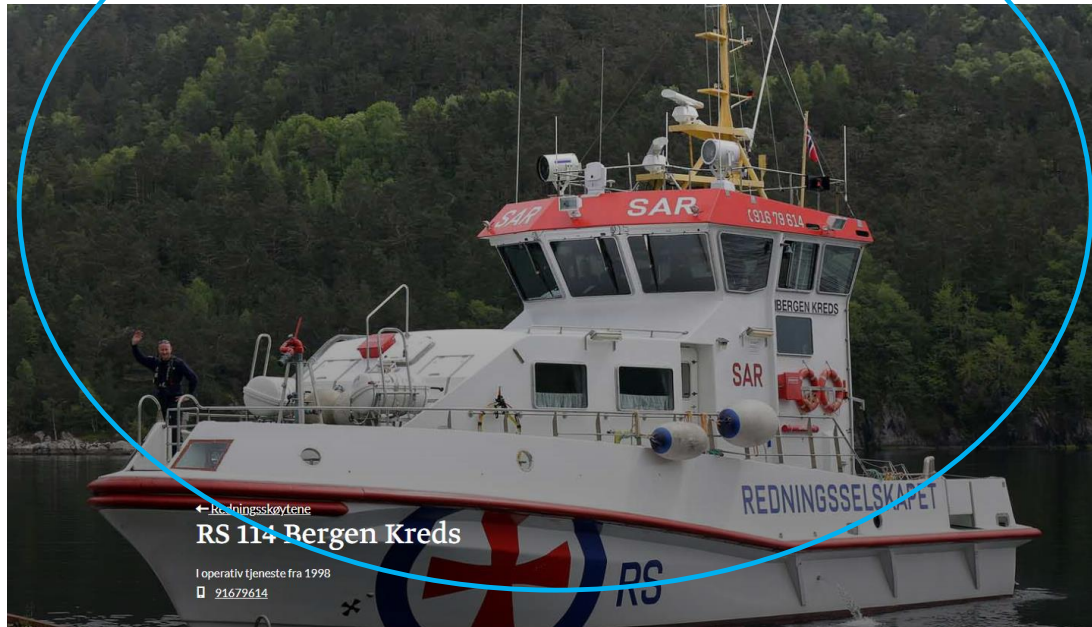
”Mikkel Berg - med den prangende headingen ”Aktuariell landeplage”, burde engasjere foreningens medlemmer på bred front. Mikkel Bergs hovedinnvending: Det

TREDELT FOKUSOMRÅDE PÅ KOMPETANSE

- Fritidsbåter med høyt fartspotensiale
- Hurtigbåter
 - Hurtiggående lasteskip
 - Hurtiggående passasjerskip
 - «Et fartøy med bruttotonnasje 50 eller mer, eller som har lov å føre mer enn 12 passasjerer, anses som hurtiggående dersom det kan oppnå 20 knop eller mer»
- Fartøy med høyt fartspotensiale, men som ikke er hurtigbåter (< 12 passasjerer og < 50bt)
 - Brann, Politi, Redningsselskapet, RIB-næringen (havrafting, hvalsafari osv.), Røde Kors, Sjøforsvaret m.fl.

21 knop?

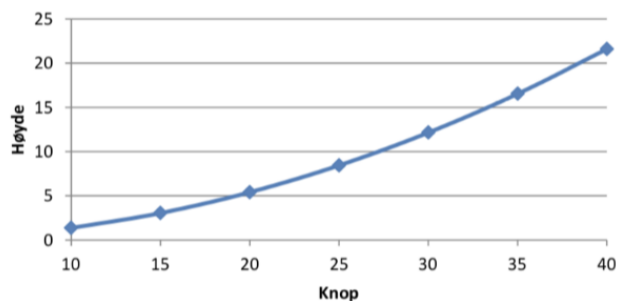
68 knop?



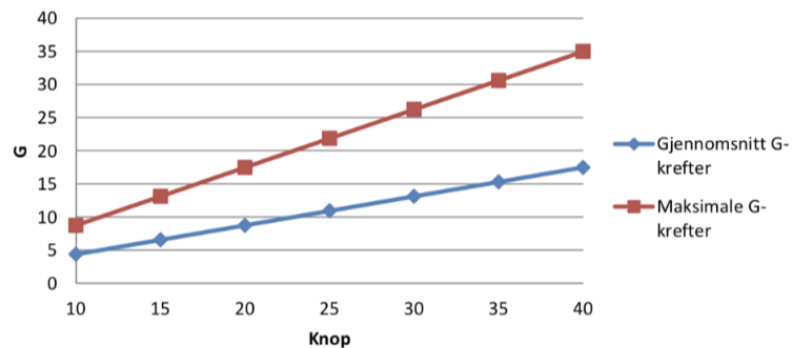
HVILKEN ER HURTIGGÅENDE PER DEFINISJON?

ULYKKER I HØY HASTIGHET

Kollisjon tilsvarende fall fra høyde



G-krefter i en kollisjon



- RIB forsvaret 2010
- RIB Burud 2011
- RIB Olden 2015
- RS Bill 2015
- RS Maersk 2017
- Hugin 2017
- Fritidsbåt 2017
- Vannscooter 2018
- (2x RIB 2019)

2.3.9. FRITIDSBÅT 2017

En mann i 40-årene mistet livet etter å ha kollidert med en jernstake i høy hastighet med sin Brig Falcon RIB. Båten hadde 50hk utenbordsmotor og fartspotensiale på 30 knop.

En måned etter nevnte hendelse, i Mai 2017, skjedde to RIB-ulykker på samme dag i Oslofjorden.



KVALITATIV UNDERSØKELSE

- *Brann- og redningsetaten Oslo*
- *DNV GL*
- *Flybåten AS*
- *Havarikommisjonen*
- *Hovedredningssentralen*
- *Hurtigbåtforbundet*
- *Kystverket*
- *NTNU Ålesund*
- *Politiet*
- *Redningsselskapet*
- *Røde kors*
- *Sikkerhetssenteret i Rørvik*
- *(Sjøfartsdirektoratet)*
- *Sjøforsvaret*
- *Sjøredningsskolen*
- *Trygg Trafikk*

KVALITATIV UNDERSØKELSE

- Strengere krav og mer rettet opplæring for å føre båt i høy hastighet ønskes både for fritidsbåtførere, profesjonelle og frivillige.
- Bred enighet om at kompetansekrav, i en eller annen form, bør knyttes direkte til fartspotensiale

KVANTITATIV UNDERSØKELSE

- Blant 118 profesjonelle hurtigbåtnavigatører i følgende selskap:
 - Florø Skyssbåt AS
 - GulenSkyss AS
 - Helgøy Skyssbåt AS
 - L. Rødne & Sønner AS
 - Loppa Legeskyssbåter AS
 - Redningsselskapet RS
 - Vidarhop Skyssbåter AS

KVANTITATIV UNDERSØKELSE

- Hvis en skal opprettholde høy hastighet til sjøs, kreves **mye** kompetanse!
- Trenger selv å trene enda mer høyhastighetsnavigasjon
- Ønsker egen sertifisering for raske fritidsbåter

OPPSUMMERING

- Snart 1 000 000 registrerte fritidsbåter
- Myke trafikanter mer enn doblet seg siste fem år
- Skipstrafikken skal øke 70-75% på 20 år
 - Uten tiltak kommer ulykkene minst til å øke tilsvarende
- Klare mangler i kompetansetigen til flere av de som fører båter i høy hastighet i Norge
- Hullete og komplisert regelverk
- Utilstrekkelig kunnskap rundt hvilke regler som gjelder



Figur 5.1 – Forventet utvikling i antall årlige skipsulykker. Figuren viser at stykkgodsskip forventes en størst økning i antall ulykker med 16 ekstra per år, som utgjør en økning på 68%. Passasjerskip forventes en økning i antall ulykker med 12 ekstra per år, som utgjør en økning på 25%. Den totale skipstrafikken forventes å øke med ca. 70-75% i Norsk farvann frem mot 2040 (DNV 2014).

HØYHASTIGHETSSERTIFISERING FOR RASKE FRITIDSBÅTER

- Hva vil vi oppnå?
 - Skape inntekter for kurssentrene?
 - Ødelegge moroa for de som bare vil kjøre fort?
 - Utdanne verdens dyktigste sivilbefolkning i militær presisjonsnavigasjon ved hjelp av redundante metoder?
- Unngå dødsulykker som følge av uvitenhet?
- Kost-nytte



10+ år

En helg
-kanskje

ANBEFALINGER

- Høyhastighetssertifisering for fritidsbåter
 - Kreftene som virker i høy fart til sjøs
 - Hvordan **slakke ned farten**

*Jon Ohrberg og Simon Selvaag
Hurtigbåtnavigatører, Sjøkapteiner og Maritime konsulenter*

Takk for meg!

