

AKTIVITETSPLAN MS GANN

10. FEBRUAR 2020

5. februar 2020

Innhold

1 BAKGRUNN	2
2 MÅL OG DELMÅL	3
3 RAMMEBETINGELSER OG FORUTSETNINGER	4
4 TIDSPLAN 10. FEBRUAR 2020	6
5 RISIKOVURDERING	7
6 BESKRIVELSE AV AKTIVITETENE	8
6.1 EMBARKERING AV MS GANN (Hovedaktivitet 1)	8
6.2 AVGANG/ORIENTERINGER (Hovedaktivitet 2 og 3)	9
6.3 ALARM (Hovedaktivitet 4)	9
6.4 FORBEREDELSE TIL EVAKUERING (Hovedaktivitet 5)	9
6.4.1 Mål for denne aktiviteten	9
6.4.2 Informasjon om aktiviteten	10
6.4.3 Fordeling av oppgaver	10
6.5 EVAKUERING (Hovedaktivitet 6)	11
6.6 KOORDINERING PÅ SJØEN (Hovedaktivitet 7)	12
6.7 Mål for denne aktiviteten	12
6.7.1 Fordeling av oppgaver for hovedaktivitet 7	12

6.7.2	Evakuering av personell fra flåte med helikopter	12
6.8	HOT WASHUP (Hovedaktivitet 11)	13
7	ADMINISTRASJON OG LOGISTIKK	13
7.1	Forsikring av SARex-deltakerne	13
8	TOKTLEDELSE OG DELTAKERE	14
8.1	TOKTLEDELSE	14
8.2	DELTAKERE	14
9	Klargjøring av Livbåt	
	<i>Prosedyre ombord i MS GANN</i>	16
10	Overføring av personell	
	<i>Prosedyre ombord i MS GANN</i>	17
11	Prosedyre ved «Mann-over-bord»	
	<i>Prosedyre ombord i MS GANN</i>	18
12	Helikopter-prosedyre	
	<i>Prosedyre ombord i MS GANN</i>	19
13	Erklæring om frivillighet	
	<i>Skjema for undertegning</i>	20

1 BAKGRUNN

Hvis en evakuering blir nødvendig, må den være godt organisert og utføres profesjonelt. Å evakuere et fartøy vil alltid være krevende, og det vil bare gjøres i situasjoner der forholdene om bord er slik at man blir tryggere etter å ha blitt evakuert. Mannskapet må kunne betjene redningsutstyret, og på passasjerskip må de samtidig lede og assistere passasjerer. Under en masseevakuering kan det oppstå panikk. Et av funnene i SARiNOR var at evakuering av personell fra flåte/redningsbåt til fartøy (redningsfartøy) eller redningshelikopter er ineffektivt og kan ikke gjennomføres med tilstrekkelig grad av sikkerhet. Dagens konsept for å evakuere personell fra skip med helikopter er svært tidkrevende og fører til redusert operativ tilgjengelighet/kapasitet. Hovedfokus for denne øvelsen vil være følgende arbeidspakker, beskrevet i SARex Svalbard 2019-2020 prosjektplan: Arbeidspakke 3 Evakuering. I tillegg vil enkelte elementer fra arbeidspakke 2 Kommunikasjon og situasjonsforståelse også bli inkludert.



Figur 1: MS GANN

2 MÅL OG DELMÅL

Aktiviteten vil bli gjennomført som en tilrettelagt øvelse for å undersøke og dokumentere forhold knyttet til forberedelse og gjennomføring av en masseevakuering av 120+ mennesker fra et fartøy.

Hensikten med øvelsen er todelt:

- For det første vil den tilby de forskjellige nivåer og aktører innen maritim søk- og redningsberedskap og deltakende enheter, en arena for praktisk øvelse i et større evakueringsscenario.
- For det andre skal aktiviteten legge til rette for testing av eksisterende redningsutstyr, rutiner og prosedyrer som benyttes i forbindelse med en større evakuering fra et fartøy.

Målet med aktiviteten er også todelt:

- For det første skal den øke deltakernes forståelse av de utfordringer en masseevakuering kan innebære, og derved legge grunnlaget for forbedring av utstyr, rutiner og prosedyrer som brukes under en evakuering fra et fartøy.
- For det andre, identifisere tidsforbruk relatert til ulike aktiviteter knyttet til forberedelse og utførelse av en evakuering av denne skala.

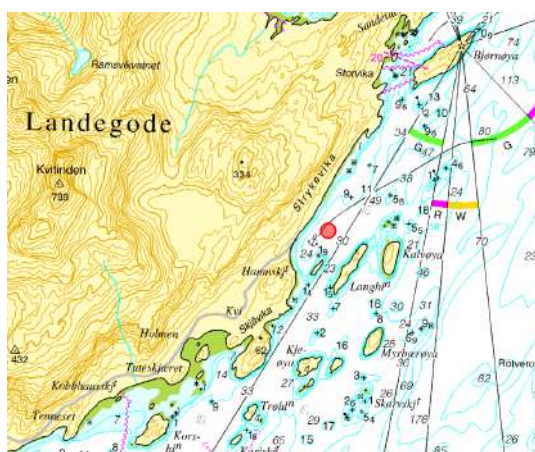
Delmål

Der hvor det har vært naturlig, er det beskrevet konkrete øvingsmål under hver hovedaktivitet som er beskrevet i avsnitt 6 som starter på side 8.

3 RAMMEBETINGELSER OG FORUTSETNINGER



Figur 2: Topografisk kart over øvingsområdet



Figur 3: Sjøkart over øvingsområdet

Øvelsen vil bli gjennomført i en posisjon øst for Landegode (ved Langholman) som vist i figurene 2 og 3, dersom vær og vind tillater det. Om posisjonen viser

seg å være uegnet, vil vi gå til en alternativ øvingslokasjon innen en times seilas fra Bodø. Avgjørelsen vil bli tatt mandag morgen. Før avgang vil det bli holdt en sikkerhetsbrief og omvisning på fartøyet, slik at nødutganger og oppmøteplasser ved alarm er kjent for passasjerene. Tabell 1 på side 6 gir en oversikt over sentrale egenskaper ved MS Gann. En oversikt over dekkene på MS GANN er gitt i figur 4 på side 21.

GANN har 4 livbåter (store = 60 PAX, små = 40 PAX) og 10 redningsflåter (20 PAX). To store livbåter (2x60) og en redningsflåte (20) skal brukes til aktiviteten i Bodø. 60 TPA-drakter, 48 arktiske drakter (Neopren) og 20 overlevelsedrakter (til bruk i redningsflåte) vil bli benyttet i aktiviteten. Livbåtene har vann, nød-rasjoner, UHF-kommunikasjonsutstyr etc. som skal testes under øvelsen. Aktiviteten vil omfatte:

- Utføre en organisert evakuering under trygge forhold, inkludert:
 - Påkledning - tidskontroll
 - Gå ombord i livbåt - tidskontroll og prosedyrer
 - Forlate livbåt - tidskontroll og prosedyrer
 - Lære og sjøsette livbåt
- Gå ombord i livbåten når den ligger på sjøen gjennom en luke i skutesiden på MS Gann, inkludert utstyr / ryggsekk eller lignende, med et totalvolum tilsvarende PSK (Personal Survival Kit) og GSK (Group Survival Kit)
- Overvåke og dokumentere menneskelig atferd under evakuering («De menneskelige faktorene»).
- Evaluere ledelse og lederskap generelt og lederskapskvaliteter for de som tar lederinitiativ når de er inne i redningsflåter/livbåt.
- Finn beste praksis for hvordan du oppretter og opprettholder personellkontroll gjennom hele øvelsen.
- Til sjøs:
 - Livbåten vil seile et stykke – Manøvrering av livbåten.
 - Personell i sjøen som prøver å komme seg ombord i livbåten
 - Forsøke å slepe samt manøvrere livbåten (IMO 80 inkluderer ikke trening på dette, så den eneste treningen mannskapet har på dette området er fra øvelse og drill på eget fartøy).
- Dokumentere tidsforbruk, samt identifisere tidstyver i forskjellige deler av evakueringen.

Sikkerhetstonnasje:	4072
Netto tonnasje:	2252
Dødvekt tonnasje:	807
Lengde:	108.55 m
Bredde spant:	16.5 m
Dypgående:	4.74 m
Antall dekk:	7
Antall passasjerlugarer:	148
Kapasitet skoleskip:	120 elever

Tabell 1: Egenskaper ved MS Gann

4 TIDSPLAN 10. FEBRUAR 2020

Tidsplanen er skjematisk satt opp i tabell 2, og viser de viktigste tidspunktene gjennom dagen, og med de nummererte hovedaktivitetene, som det refereres til ellers i teksten.

Tabell 2: Tidsplan 10. februar 2020

Nr	Hovedaktivitet	Tid	Merknader
1	Embarkering MS Gann	0800-0830	
2	Avgang Bodø/Orientering	0830	
3	Til ankers i øvingsområdet	NLT 1000	
4	Alarm «EXERCISE EVAC 2020»	1000	
5	Forberedelser til evakuering	1000-1200	
	Lunsj	1200-1230	
6	Evakuering	1300-1400	
7	Koordinering på sjøen	1400-1600	
8	Evakuering med helikopter fra flåte	1500-1600	Etter ønske fra LV330
	Øvelse slutt	1600	
9	Opprydding	1600-1700	
10	Avgang øvelsesområdet	1700	
	Middag	1700	
11	«Hot wash up»	1800-2000	På MS GANN
	Avgang Bodø MS Gann	2100	

Risikomatrixe					
	1	2	3	4	5
5					
4					
3					
2		P1	H1		
1				P2, P3	

Tabell 3: Risikomatrixen er en tabell som beskriver risiko som en faktor dannet ved multiplikasjon av sannsynlighet og konsekvens. Konsekvensen er angitt som en tallfaktor for hver kolonne, hvor 1 angir en den minste alvorlighetsgrad for konsekvensen og 5 angir den høyeste alvorlighetsgrad for konsekvensen. Tilsvarende er sannsynligheten angitt som en kategori for hver rad, hvor kategori 1 angir den laveste sannsynlighet for at en hendelse skal inntreffe og kategori 5 den høyeste sannsynlighet for at en hendelse skal inntreffe. Kodene P1, P2, P3, og H1 er angitt i teksten.

5 RISIKOVURDERING

Aktiviteten krever ekstrem oppmerksomhet mot sikkerhet. Øvelsen involverer mye ungt personell, og det er mange potensielt farlige operasjoner som skal utføres under øvelsen. Derfor stilles det spesielt strenge krav til en effektiv og tilstrekkelig organisering av sikkerheten. Alle operasjoner som involverer overføring av personell mellom GANN og livbåter eller redningsflåter, og mellom livbåter / redningsflåter vil kun bli utført under veiledning av erfarent personell fra mannskapet på MS Gann. I tillegg til at MS Gann har sin egen MOB-båt bemannet og klar, vil kystvaktens KV Heimdal fungere som et sikkerhetsfartøy under øvelsen og betjene deres MOB-båter.

Enhver deltaker ombord som observerer eller blir klar over at en ulykke er i ferd med å skje, kan på eget initiativ stanse øvelsen inntil ulykken er avverget.

Nedenfor følger en beskrivelse av fire identifiserte risikofaktorer, og hvordan risikoen kan gjøres mindre ved å endre måten aktiviteten blir gjennomført, og å gjennomføre konkrete tiltak som forebygger og begrenser sannsynlighet og konsekvens. Disse faktorene er plassert i en fargekodet risiko-matrixe, som er gjengitt i figur 3 på side 7. De grønne fargekodene angir lav risiko og orange og rød farge angir høyere risiko. Gul farge angir et midtpunkt på risiko-skalaen. Den horisontale aksene angir konsekvens, angitt med en tallkode fra 1 til 5, hvor tallet 5 angir den mest alvorlige konsekvensen, og tallet 1 den minst alvorlige. Tilsvarende, langs den vertikale aksene angis sannsynlighet for at en risikofaktor kan inntreffe i kategorier

markert 1-5. Normalt angir man sannsynlighet som en tallverdi mellom 0 og 1, men det har mindre betydning her, hvor hensikten er å synliggjøre risiko gjennom å multiplisere tallverdi for konsekvens med kategorien for sannsynlighet.

P1 Sterk vind og bølger kan føre til at livbåter og redningsflåte drifter av gårde. Risikoen kan dempes ved at vi velger en annen posisjon som er i mer le av vinden. Dersom været endrer seg i løpet av øvelsen, så vil deltakernes sikkerhet ha høyeste prioritet. En «Man-overboard»-båt (MOB-båt) fra KV Heimdal er tilstede og tilgjengelig i umiddelbar nærhet hele tiden, og de vil hente inn de farkostene som drifter av, og på den måten sikre personellet om bord.

P2 Ulykker med påfølgende personellskader kan forekomme ved forberedelser og gjennomføring av evakuering med livbåt og/eller redningsflåte. Derfor deles evakueringen i livbåt i to faser: I den første fasen møter personellet på mønstringstasjonen og går inn i livbåten mens den står på dekk. Deretter avbrytes den delen av øvelsen, hvor fase 2 innledes med at livbåtene låres ned på vannet uten passasjerer. Passasjerene går deretter ombord i livbåtene, gjennom en luke i skutesiden i høyde med lukene på livbåten. Dette er ikke slik det vil utføres i en reel nød-situasjon, men det gjøres på denne måten av sikkerhetsmessige grunner. Se forøvrig helikopterprosedyrene om bord i MS Gann, gjengitt i seksjon 12.

P3 Personellet kan bli skadet eller utsatt for hypotermi dersom de faller i vannet. Risikoen kan reduseres ved at MOB-båten fra KV Heimdal oppholder seg i umiddelbar nærhet av aktivitetene, slik at de raskt kan plukke opp personer fra vannet og bringe dem i sikkerhet.

H1 Heising av personell med helikopter er en komplisert operasjon med høy risiko for skader, fordi de ofte involverer utrent personell og ukjent utstyr og flåter som ikke tilhører skipet. Risikoen kan minkes ved å redusere antall personer som deltar i operasjonen. I tillegg må skipets egne rutiner og kapteinens ordre følges uten avvik og forsinkelser.

6 BESKRIVELSE AV AKTIVITETENE

6.1 EMBARKERING AV MS GANN (Hovedaktivitet 1)

Alle deltakere og observatører må møte ombord MS Gann i Bodø havn senest kl 0800 lokal tid, mandag 10. februar. Estimert avgangstid er 0830, og fartøyet seiler

mot øvelsesområdet. MS Gann skal være i forankringsposisjon ikke senere enn kl 1000.

6.2 AVGANG/ORIENTERINGER **(Hovedaktivitet 2 og 3)**

På vei til øvingsområdet vil det bli gjennomført en sikkerhetsorientering for alle gjester i regi av mannskapet på MS Gann, inkludert en omvisning på skipet. Rett etterpå vil prosjektledelsen / øvelsesledelsen orientere om planlagte aktiviteter samt gjennomføre en sikker jobbanalyse / risikoanalyse knyttet til øvelsen. Det er avgjørende for sikkerheten som sådan, og den enkelte deltagers utbytte fra øvelsen, at alle deltar i- og bidrar aktivt under denne økten.

6.3 ALARM (Hovedaktivitet 4)

I henhold til øvelsesbeskrivelse og scenario.

6.4 FORBEREDELSE TIL EVAKUERING **(Hovedaktivitet 5)**

6.4.1 Mål for denne aktiviteten

Fra det tidspunkt kapteinen på et skip beordrer evakuering, så vil som regel situasjonen kreve at evakueringen foregår så hurtig som mulig. I dette perspektivet er det under øving og trening, nødvendig og viktig, å kartlegge «tids-tyver», dvs. finne hva som tar mest tid i gjennomføringen av evakueringen. Enhver faktor som forårsaker forsinkelser, og dermed forlenger evakueringstiden må identifiseres. Disse faktorene må i etterkant analyseres for å finne ut om evakueringsrutinene kan forbedres og evakueringstiden kortes ned. Måling av tid fra alarmen går, til livbåtene er klare til å settes ut vil derfor bli målt. I tillegg vil rutiner og prosedyrer for ledelse og beslutninger om bord også medvirke til hvor rask og effektiv evakueringen blir. Dette vil bli observert om bord av utvalgte observatører, og vurdert i etterkant. Følgende delmål er definert for hovedaktivitet 5:

1. Forbedre prosedyrer og ledelse / lederskap generelt
2. Finn beste praksis for å etablere og opprettholde personellkontroll gjennom denne fasen av en evakuering
3. Teste generelle varslingsrutiner ifm ulykker

4. Forbedre prosedyrene for varsling og allokering av relevante ressurser
5. Etablere kommunikasjonsplaner
6. Etablere innledende ACO-prosedyrer
7. Etablere og opprettholde situasjonsforståelse
8. Initiere evakuering (og mottak)

6.4.2 Informasjon om aktiviteten

- Denne aktiviteten vil foregå før lunsj.
- Prosedyrene for mønstring gjennomføres slik som beskrevet i sikkerhetsrutinene ombord i GANN, og personellet møter på sine møteplasser med det sikkerhetsutstyret de har fått tildelt.
- Kadettene tar med seg sin sjøsekk, fylt med egnet materiell som tilsvarer en standard bag med personlig sikkerhetsutstyr. *Dette må være forberedt på forhånd om bord i MS GANN.*
- Personellet går om bord i livbåtene, med sitt sikkerhetsutstyr og bag med personlig sikkerhetsutstyr
- Måle og vurdere tiden det tar, og plassen som kreves for påkledning av overlevelsesdrakt (trent og/eller utrent personell) og laste livbåten med vekt/volum tilsvarende PSK / GSK samt vannbeholdere
- Måle og vurdere tiden det tar for embarkering og debarkering av livbåten (trent og / eller utrent personell)
- Aktiviteten avsluttes når alt personellet er ombord i livbåten på dekk, og livbåten er klar til å settes ut.
- Tidsmåling fra alarmen går til livbåtene er pakket og klare til å settes ut, gjennomføres av tidtakere og observatører (se nedenfor).

6.4.3 Fordeling av oppgaver

Tidtaking, observasjon, og dokumentasjon: Gjøres av alt personell fra Sjøfartsdirektoratet (se deltakerliste i seksjon 8.2, i tillegg til Moren Mejlænder-Larsen fra DNV GL og Tor Evind Moss fra NOFO. Dokumentasjonen gjøres i notatform.

Video-dokumentasjon: Ansvarlig for dette vil være Robert Brown fra Memorial University of Newfoundland, Dorthe Austevoll fra Sealift Systems og Anne Marit Lie fra Petroleumstilsynet.

Observasjoner på bro Gjennomføres av Wilhelm-Magne Austevoll fra Sealift Systems, og eventuelt

6.5 EVAKUERING (Hovedaktivitet 6)

Denne delen må sees i sammenheng med Hovedaktivitet 5 Forberedelser til evakuering, som er beskrevet i forrige avsnitt. Denne aktiviteten starter etter lunsj, ved at deltakerne som skal i livbåt og redningsflåte møter på angitt sted for å gå ombord i farkostene. (På grunn av personellet sikkerhet og av tekniske årsaker vil vi ikke sette ut livbåtene med personell om bord. Etter at livbåtene er klare til å settes ut i hovedaktivitet 5, vil det bli et tidsavbrudd, hvor livbåtdeltakerne går ut av livbåtene, og livbåtene låres til vannflaten. Deretter går deltakere i redningsfarkosten gjennom en luke i skutesiden.)

140 personer vil bli evakuert under øvelsen. Evakueringen skal utføres ved hjelp av to 60-personers livbåter og en 20-personers redningsflåte. Evakuering gjennomføres fra skipet med livbåt og flåte på sjøen, hvor personellet entrer livbåter og flåte gjennom en luke i skutesiden. Ekstra vann og «pakke» tilsvarende PSK / GSK (i volum og vekt) i livbåten skal være med om bord i livbåtene i henhold til Polar-koden. Antall personer i livbåtene i forhold til vann og ekstra utstyr er beregnet av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med ledelsen for MS Gann. Når alt personell og utstyr er ombord i redningsfarkostene, starter Hovedaktivitet 7 Koordinering på sjøen, se neste avsnitt.

6.6 KOORDINERING PÅ SJØEN (Hovedaktivitet 7)

6.7 Mål for denne aktiviten

1. Forbedre leder- / lederopplæring innen bruk av redningsflåte / livbåt-, med og uten personell med erfaring
2. Måle og dokumentere de miljømessige forholdene og endringene i livbåten / redningsflåten over en viss tid
3. Etablere og opprettholde situasjonsforståelse
4. Øve/trene på samhandling og koordinering mellom redningsflåter og livbåter
5. Manøvrere livbåt, med og uten tauing av redningsflåte.

6.7.1 Fordeling av oppgaver for hovedaktivitet 7

Observasjon og dokumentasjon i livbåt Anders Øgsnes og Svein Pedersen fra Narvik Kystlag er hentet inn fra UiT, og de vil være ombord i hver sin livbåt for dokumentasjon og rådgivning. Vi ønsker også en person ombord i redningsflåten. Dokumentasjonen gjøres i notatform, men det er også mulig at vi kan få installert video-kamera ombord i livbåtene. Se neste punkt.

Video-dokumentasjon: Ansvarlig for dette vil være Robert Brown fra Memorial University of Newfoundland, Dorthe Austevoll fra Sealift Systems og Anne Marit Lie fra Petroleumstilsynet.

Observasjoner på bro Gjennomføres av Wilhelm-Magne Austevoll fra Sealift Systems og andre deltakere.

Sjøsyketabletter vil bli gitt til deltakere om bord i redningsfarkostene som ønsker det. Øvingsledelsen disponerer tabletter.

6.7.2 Evakuering av personell fra flåte med helikopter

To Sea King redningshelikopter er innmeldt fra Hovedredningssentralen som deltakere på øvelsen. Helikoptermannskapet ønsker å øve og trene på evakuering fra livbåt og redningsflåte. Denne delen av øvelsen vil foregå etter at personellet ombord i redningsfarkostene har fått øvet og trent på manøvrering, og holde seg samlet. En mulig evakuering fra MS Gann med bære vil også bli prøvet, dersom været og tiden tillater.

6.8 HOT WASHUP (Hovedaktivitet 11)

Hovedformålet med HWU-økten er å identifisere styrkene og svakhetene som erfares under utførelsen av de forskjellige aktivitetene («Lessons Identified» og «Lessons learned»), som i sin tur skal bidra til å unngå gjentakelse av feil som er gjort i løpet av denne øvelsen.

7 ADMINISTRASJON OG LOGISTIKK

Følgende prinsipper gjelder for deltakelse i øvelsen:

- Alle deltakere og gjester må organisere/bestille sin egen reise til / fra Bodø samt overnatting i Bodø. Embarkering MS GANN før kl 08:30 Mandag 10. februar. Gann vil være tilbake til kai i Bodø ca. kl. 1800.
- SARex Svalbard dekker reisekostnader til og fra Bodø, samt overnatting under oppholdet i Bodø, og mat om bord på MS Gann 10. februar.
- Vi anbefaler alle å ta med seg ullundertøy, og vindtett og vanntett bekleddning samt lue og hansker. Vær forberedt på en utendørs vinterdag i -5 grader celsius og vind, se værmeldingen, f. eks. på yr.no eller tilsvarende.
- Siden SARex-prosjektet er et felles anliggende, forventes alle deltakere å delta i alle treningsaktiviteter etter beste evne.
- Alle deltakere er selv ansvarlige for å formidle relevant informasjon som f.eks. Individuelle medisinske forhold, allergier etc, til øvingsledelsen/prosjektledelsen.
- Alle deltakere må levere et bidrag til cruise-rapporten om et forhåndsbestemt emne som er relevant for deres rolle i øvelsen. Dette skal foreligge innen en avtalt frist.
- Tirsdag morgen 11. februar, blir det arrangert et seminar på Hovedredningsentralen i Bodø, med foredrag og omvisning, med en liten lunsj (baguette og drikke). Vi forventer å avslutte ca kl. 1200.

7.1 Forsikring av SARex-deltakerne

I hht. til rundskriv G2/2009 fra Justisdepartementet datert 10.06.2009 er frivillige enkeltpersoner som deltar som markører på en redningsøvelse i regi av Hovedredningsentralen eller Lokale redningsentraler forsikret for skader som oppstår i forbindelse med øvelsen.

8 TOKTLEDELSE OG DELTAKERE

8.1 TOKTLEDELSE

Terje Brinck Løyning Toktleder
Morten N. Jørgensen Prosjektleder
Annette Meidell Prosjektleder
Bernt Jarl Berge Kaptein på MS GANN

8.2 DELTAKERE

Deltakere				
Navn	Organisasjon	Havn	NOK	Merknad
Morten Jørgensen	SARex/MFN	Narvik	Ok	
Terje Brinck Løyning	SARex/MFN	Narvik	Ok	
Annette Meidell	SARex/UiT	Bodø		
Anne Marit Lie	Petroleumstilsynet	Bodø	Ok	
Gunnar Rønningen	Conrad Mohr AS	Bodø	Ok	
Dorthe Iselin Austevoll	Sealift Systems AS	Bodø		
Wilhelm-Magne Austevoll	Sealift Systems AS	Bodø		
Morten Mejlænder-Larsen	DNV GL	Bodø	Ok	
Tor Einar Risøy	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Mirjam O. Vikingstad	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Anita Strømøy	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Jan Reinert Vestvik	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Erik Landa	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Kari Stautland	Sjøfartsdirektoratet	Bodø	Ok	
Lars Nedreveåg	HRS			På HRS
Irene Andersen	HRS	Bodø	Ok	Observatør
Emmi Ikonen	HRS	Bodø	Ok	Observatør
Tor Eivind Moss	NOFO	Bodø	Ok	

Deltakere (forts.)				
Navn	Organisasjon	Havn	NOK	Merknad
Bashir Olawoyin	UiT Narvik	Narvik	Ok	4ID Student
Anirudh Kurup	UiT Narvik	Narvik		4ID Student
Marius Didriksen Hansen	UiT Narvik	Narvik	Ok	4ID Student
Ola Skogrand	UiT Narvik	Bodø		4ID Student - /Usikker
Ken Roger Fagerheim	UiT Narvik	Narvik	Ok	5ID Master- student
Sondre Nygård	UiT Narvik	Narvik		5ID Master- student
Guy Beeri Mauseth	UiT Narvik	Narvik	Ok	Førsteamanuensis
Tanita Brustad	UiT Narvik	Bodø	Ok	Ph.D student Data/IT
Anders Øgsnes	Narvik Kyst- lag/Narvik VGS	Narvik		
Svein Pedersen	Norsk Folkehjelp i Narvik	Narvik		
Robert Brown	Memorial Univer- sity of Newfound- land	Narvik		
Wilhelm Carlsen	Telenor Kystradio	Bodø	Ok	
Turid Erikstad	Telenor Kystradio	Bodø	Ok	
Morten Kveim	Norsk Sjøoffisers- forbund	Bodø	OK	

9 Klargjøring av Livbåt

Prosedyre ombord i MS GANN

— Trykt kopi. For de nyeste revisjonene, sjekk UniSea QA! —

Skoleskipet Gann
0138
Revision 00 23.04.2018

QA PROCEDURE ▶ Skip ▶ 7. ISM Operasjoner om bord
Ferdse! på livbåters overbygning

Approved

M/S GANN - ISM Sikkerhetsstyringssystem

Formål

Dette dokument skal sikre, at ferdsel på livbåters overbygning ved reparasjon eller rengjøring mv. følger et homogent mønster, hvor alle handlinger er dokumenterte og sporebare.

Introduksjon

Ved ferdsel på livbåtenes overbygning samt på MOB-båter er det utarbeidet en prosedyre som innebærer at det skal bæres sikkerhetssele.

Prosedyrebeskrivelse

Det skal alltid være 2 personer tilstede under arbeide som kan innebære fallrisiko.

Før arbeidet påbegynnes skal sikkerhetsselen kontrolleres for slitasje og funksjon.

Personer som skal ferdes på livbåter og MOB-båter skal ha en forsvarlig fastgjort sikkerhetssele, som skal være fastgjort til faste punkter på dækk.

Ansvarlig

Vakthavende stymann er ansvarlig for at ovennevnte prosedyre overholdes.

No references

Exported by: Arne Fodnestal/UNIHUB @ 2020-01-22T17:05:15.847+01:00

10 Overføring av personell

Prosedyre ombord i MS GANN

— Trykt kopi. For de nyeste revisjonene, sjekk UniSea QA! —

Skoleskipet Gann
0152
Revision 01 22.01.2020

QA PROCEDURE ▶ Skip ▶ 7. ISM Operasjoner om bord
Tendring/Overføring av passasjerer

Approved

M/S GANN - ISM Sikkerhetsstyringssystem

Hensikt

Retningslinjene skal sikre forsvarlig overføring av passasjerer til tender båt.

Retningslinjer

- Gjennomføring av båtstopp er til enhver tid gjenstand for kapteinens vurdering med hensyn til at overføringen av passasjerer kan skje på et forsvarlig sikkerhetsmessig grunnlag.
- Ved forespørsel om tendring skal det presiseres ovenfor "bestiller" at båtfører har ansvaret for at båten er godkjent for å ta med passasjerer, samt at tilstrekkelig antall redningsvester forefinnes om bord.
- Når gangvei ikke er i bruk, skal passasjerene iføres redningsvest før overføring. Skipets redningsvester skal ikke benyttes.
- Tendring skal bestilles direkte hos fartøyet.
- Minimum to kvalifiserte besetningsmedlemmer skal være tilstede i porten ved overføringer av passasjerer.
- Mannskap som bemanner portene skal iføres redningsvester.
- Håndtering av passasjerer skal skje slik det fremkommer under instruks for overføring av passasjerer.
- Oppdatert passasjerinfo og passasjerliste sendes rederiet.

Instruks for overføring av passasjerer

Hensikt

Instruksen skal sikre at overføring av passasjerer til/fra annet fartøy i sjøen foregår betryggende.

Instruks

1. Passasjerer holdes unna inntil tenderbåt/mottakende båt er fortøyd og gangveg ferdigrigget
2. Husk kommunikasjon, meld straks fra til broen om noe uforutsett skjer.
3. Porter åpnes på ordre fra bro.
4. Gangveg/leder forsvarlig rigget og sikret og uten skade.
5. Passasjer(e) hjelpes til/fra fartøy.
6. Reiseleder assistere og veilede passasjerene ved behov.
7. Gangveg/leder fjernes og sideport lukkes og sikres på ordre fra bro
8. Meld fra når passasjer(e) er ombord og når porten er stengt.
9. Endret passasjertall føres inn i dekkdagboken
10. Oppdatere passasjerinfo og passasjerliste på SafeseaNet, og på AIS om bord.

Sikkerhetstiltak

1. Lytt på skipsintern UHF-kanal
2. Mot annet fartøy arbeider en på skipsintern VHF-kanal.
3. Hiveline og redningsbøye m/lys og line tilgjengelig.
4. Opplyst skuteseide etter mørkets frembrudd

No references

Exported by: Arne Fodnestal/UNI:HUB @ 2020-01-22T17:07:12.349+01:00

11 Prosedyre ved «Mann-over-bord»

Prosedyre ombord i MS GANN

— Trykt kopi. For de nyeste revisjonene, sjekk UniSea QA! —

Skoleskipet Gann 0181 Revision 00 24.04.2018	QA PROCEDURE ▶ Skip ▶ 8. ISM Nødberedskap MOB – Opphenting av personer i havet	Approved
--	--	----------

M/S GANN - ISM Sikkerhetsstyringssystem

Formål :

Dersom en person (inbefatter mannskap og/eller passasjerer) med uhell faller over bord skal det iverksettes umiddelbar reaksjon for å hente opp vedkommende i live.

Prosedyrebeskrivelse :

I følgende rekkefølge:

- MOB-knapp trykkes på ECDIS
- Kapteinen underrettes umiddelbart.
- MAYDAY-prosedyre utføres ved hjelp av VHF (ch16)
- Slå general alarm
- Kode SIERRA eller PAPA (styrbord eller babord)
- Maskin underrettes
- Livbåt mannskap underrettes
- Skjerpet bro
- Utkikk
- Reduser fart
- Sett utkikk
- Dropp livbøye
- Røyk signaler

Ansvarlig:

Vakthavende offiser er ansvarlig for at utsettelsen av MOB-skjer ihenhold til prosedyre.

Kaptein har det overordnede ansvar.

I henhold til SOLAS Kapittel 3 Forskrift 17-1 "Recovery of Persons from water", skal alle skip inneha en egen skipsspesifikkplan for opphenting av person i havet. Planen skal inneholde handlinger for hvordan skipets besetning skal reagere ved opphenting av person fra havet. Dette innbefatter også gjenstander som er brukbare under de rådende omstendigheter. Handlingsplanen foretas i stigende rekkefølge med påfølgende handlingsbeskrivelse:

1. Alarmering (posisjonering osv, skjerpet bro, utkikk, livbøyer brovinger, MAYDAY PROSEDYRE, **tenne lyskastere på broving om nødvendig**, Helikopter assistanse sjekklister 900H)
2. Skips manøvrering (, meteorologiske forhold, skuteseide i forhold til LE)
3. Mønstring (henviser til alarmplan, instr nr: 16)
4. Personlig verneutstyr
5. Utsetting MOB båt (bemannes i henhold til alarmplan)
6. Klargjøring av redningslag/førstehjelp (hospitall klargjøres, førstehjelpslag og bæreleg mobiliseres, PILOT ENTRENCE DOOR)
7. Operasjon av MOB båt
8. Tilbakeføring (dersom værforhold er optimale, heises mob i tilbake i krokene)
9. Rapportering
10. BEGRENSNINGER (gå tilbake i krokene, MOBens begrensning, Mannskapets begrensning og fare for eget liv)

1. Alarmering

Dersom det blir kjent at en person faller/har falt over bord, skal MOB-knapp på ECDIS trykkes for å få posisjon hvor personen sist ble observert. Livbøyer på brovinger utløses umiddelbart. Alarmering skjer i henhold til alarmplanen (MOB Sierra/Papa). Broen blir skjerpet med ekstra utkikk og/eller ekstra navigatører. Kapteinen underrettes. Nødkalling etterfulgt av nødmelding sendes over VHF kanal 16.

Vedkommende som observerer personen som faller over bord skal holde blikkfanger på personen hele tiden.

12 Helikopter-prosedyre

Prosedyre ombord i MS GANN

— Trykt kopi. For de nyeste revisjonene, sjekk UniSea QA! —

Skoleskipet Gann 0373 Revision 02 22.01.2020	QA PROCEDURE ▶ Skip ▶ 900 Sjekklister Helikopterassistanse	Approved
--	--	----------

M/S GANN - ISM Sikkerhetsstyringssystem

Kontroll punkt	Utført
Kontroller at alle løse objekter innenfor og i nærheten av vinsj område er fjernet eller surret.	
Er både bro og maskin underrettet og har begge steder meldt klar?	
Opprette kommunikasjon mellom bro og helikopter .	
Opprette kommunikasjon mellom dekk og bro.	
Vinsj område bør opplyses, men ikke på noen måte blander piloten.	
Kontroller at alle passasjerer og andre uvedkommende er borte fra vinsj område og holdes borte herfra. Eventuelt med bevoktede avsperringer.	
Mannskap som tar imot redningspersonell og utstyr skal være iført personlig verneutstyr og ha kommunikasjonsutstyr.	
Wire fra helikopter avjordnet i sjø eller på dekk før berøring.	

No references

Exported by: Arne Fodnestad/UNIHUB @ 2020-01-22T17:04:11.279+01:00

13 Erklæring om frivillighet

Skjema for undertegning

Skriftlig erklæring Frivillighetsskjema

Jeg skriver under på at jeg deltar frivillig på aktiviteten knyttet til skoleskipet GANN under SARex Svalbard prosjektet, på øvelse og i aktivitet 9.-11. februar 2020, slik det er beskrevet i SARex Svalbard prosjektplan og aktivitetsplanen.

Jeg godtar at jeg vil kunne føle ubehag i løpet av undersøkelsene, og at jeg kan trekke meg fra undersøkelsene når som helst uten å oppgi grunn. Dette gjelder også etter at toktet er avsluttet.

Jeg har fått vite at data som samles inn om min person vil bli anonymisert.

Forsikring av frivillige markører

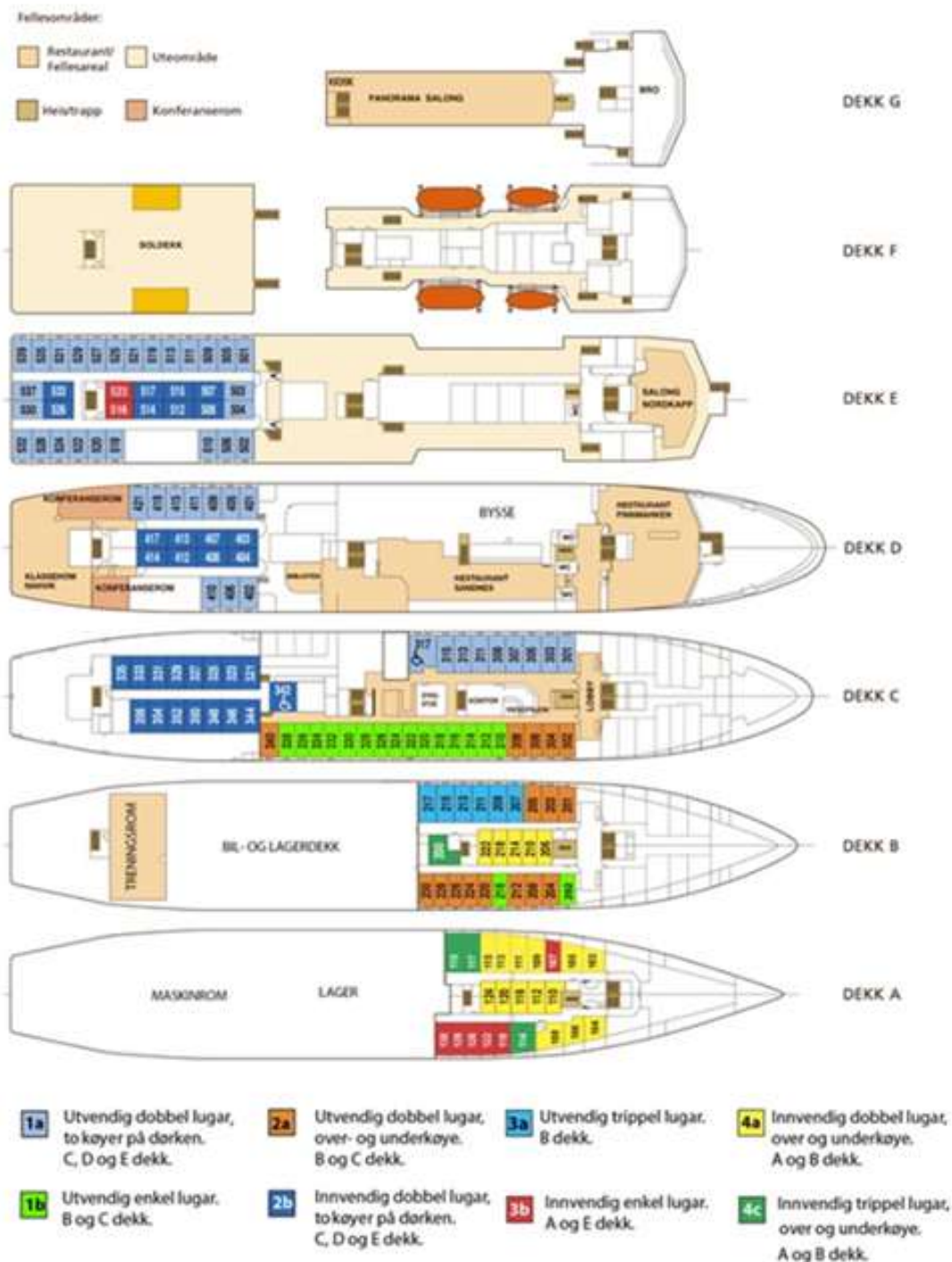
I hht rundskriv G2/2009 fra Justisdepartementet datert 10.06.2009 omfatter forsikringen frivillige enkeltpersoner som deltar som markører på en redningsøvelse i regi av Hovedredningsentralen (HRS) eller Lokale redningsentraler. GANN-øvelsen er et samarbeid med HRS i Søk- og redningsarbeid (SAR-arbeid).

Dersom du har spørsmål til prosjektet kan du ta kontakt med Morten Jørgensen, +47 960 49 654, mj@maritimt-forum.no eller Terje Brink Løyning, +47 481 05 929, terje.loyning@maritimt-forum.no.

DATO/STED

NAVN BLOKKBOKSTAVER

NAVN signatur



Figur 4: Oversikt over dekk på MS Gann