



Sikkerhed ved stævner – høj prioritet!

Kapsejldslederseminar 2025
Peter S. Lübeck

Sikkerhed ved stævner – høj prioritet!



Mange sender en båd – måske flere – på vandet, som skal sørge for sikkerheden for kapsejlsdeltagerne. Men er mandskabet klædt på til at kunne varetage alle typer redningsopgaver. Hvad kan vi gøre for at blive bedre?

Agenda



1. Min baggrund
2. Hvorfor er sikkerhed vigtig?
3. Eksempler på ulykker / lige ved ulykker.
4. Hvem har ansvaret? - Eksempler
5. Kapsejladser (bane, distance, foiling, unge, ældre ...) er der forskel?
6. Eksempler på sikkerhedsmanualer (WS, Worlds 2018, 29er, DS)
7. Opgave & Diskussion





Min baggrund

1. Medlem af HS & KDY
2. Medlem af KDY bestyrelse, tidligere HS bestyrelse
3. Medlem af Kapsejldsledergruppen
4. Præsident for den Internationale 29er klasseorganisation
5. IRO (& stævnelederuddannet)

plu@kdy.dk

Alle steder er sikkerhed et omdrejningspunkt!





Hvorfor er sikkerhed vigtig?

- Vand er ikke vores naturlige element at leve i.
- Mange tursejlere drunker hvert år.
- Drukneulykker er sjældne i kapsejlad, men ulykker/uheld er ikke sjældne.
- Derfor: Procedurer for at afholde sikre kapsejladser er vigtige!
- Dette indlæg er baseret på regler, procedurer og mine personlige oplevelser og holdning deraf!
- Det kan absolut udfordres – gør det gerne undervejs.



Eksempler på ulykker / ligeved ulykker



- 470 træning på Øresund
- Vinterkapsejlds Nivå
- Vintertræning på Furesøen
- Kølbaad kapsejlds, Øresund
- ILCA kapsejlds, Warnemünde
- RIB I Rungsted
- 29er kapsejlds
- Nacra 17 kapsejlds, New Zealand
- Amerikas Cup





Hvorfor er sikkerhed vigtig?

Kapsejladsregel 3: BESLUTNING OM AT KAPSEJLE:

Ansvar for en båds beslutning om at deltage i en kapsejlads eller fortsætte med at *kapsejle* er alene bådens.

SIs: ANSVARSFRASKRIVNING:

Deltagerne deltager i stævnet fuldstændig på deres egen risiko. (Se regel 3, Beslutning om at kapsejle).

Den arrangerende myndighed påtager sig ikke noget ansvar for materielskade, personskade eller dødsfald, der opstår som **følge af** eller før, **under** eller efter stævnet.

???





Hvorfor er sikkerhed vigtig?

- Ansvar for materielskade, personskade eller dødsfald, der opstår som **følge af** eller før, **under** eller efter stævnet.
- Der er forskel (min holdning).
- Hvad der sker før og efter stævnet er én situation.
- Hvad der sker under stævnet (fra vi sender sejlerne på vandet og indtil præmieoverrækkelsen), er en anden situation.





Hvorfor er sikkerhed vigtig?

- Regel 3 gælder, når vi sender sejlerne på vandet.
- Men:
 - Sejlerne forventer, at når vi sender dem på vandet, så er det fordi forholdene er til at kapsejle!!!
 - Sejlerne kan tage stilling til, om de for deres vedkommende (under disse forhold) synes, at det er forhold, hvor de kan sejle/kapsejle sikkert.
 - Hvis der kan kapsejles, men forholdene er omkring overgrænsen for sikker kapsejlads, er det så en god idé at sende sejlerne ud?
 - **Er det fair sejlads, hvis kun "halvdelen af sejlerne" tør kapsejle?**





Hvorfor er sikkerhed vigtig?

- Eksempel.
- 29er klassen er en ungdomsklasse for 13-19 årige sejlere.
- Niveauet er ekstremt forskelligt: Nogle er nybegyndere, der kommer lige fra optimistklassen, andre er erfarne på vej op i 49er.
- Guideline for kapsejlad i 29er:
 - 4kts – 25 kts (vindstød maks 30 kts) på flat vand. Grænsen sænkes i bølger, og forskellen på bølgerne er også afgørende for sikker kapsejlad.
- Hvordan vurderer man om det er sikkert og fair at kapsejle?
- Hvem har ansvaret?





Eksempel fra stævne

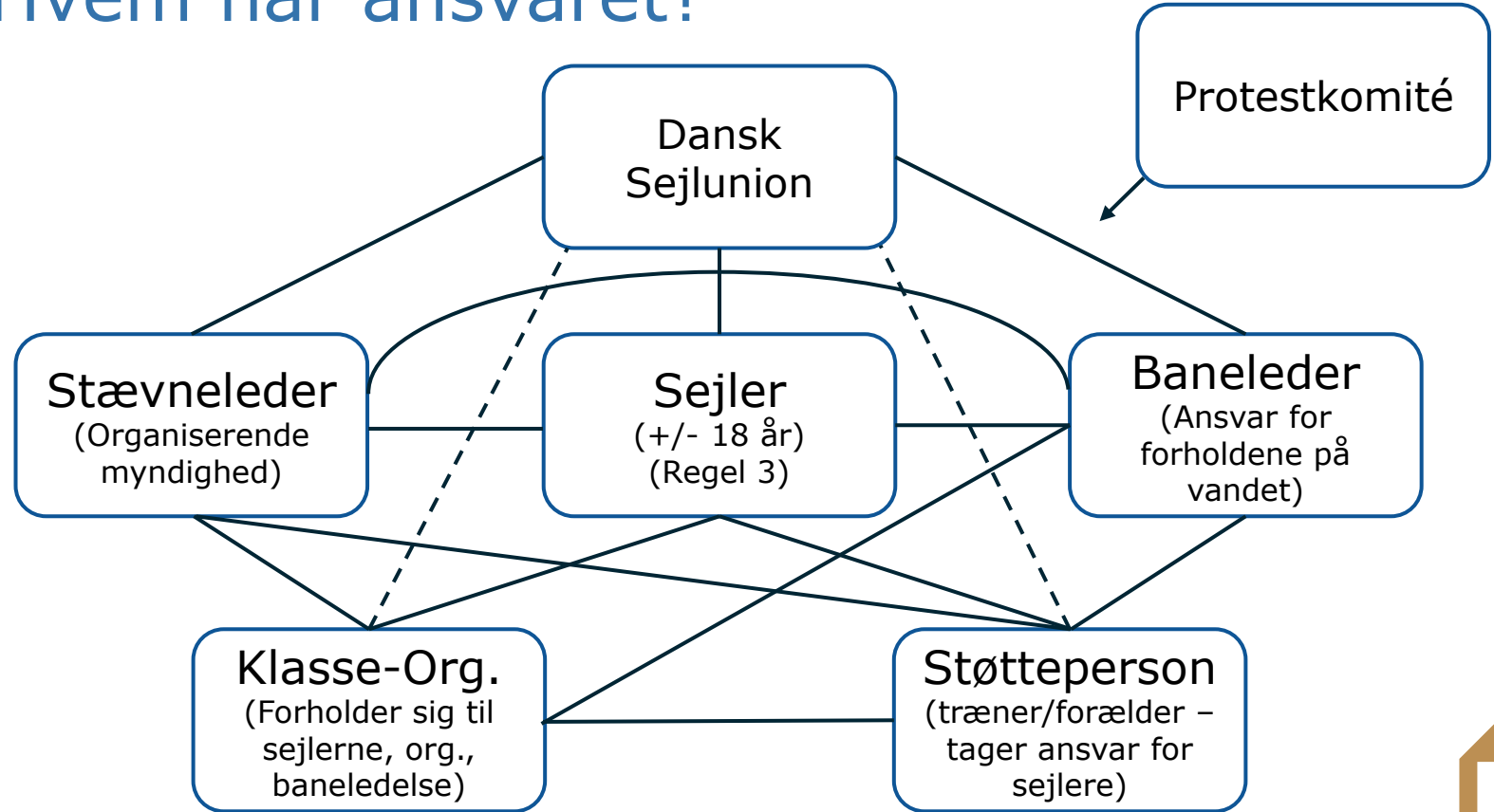
Warnemünde 2.-5. oktober 2025

- ILCA og 29er mesterskaber og Eurocup (2 baner)
- Dag 1 og 2: 8-16 kts.
- Dag 3: 22-28 kts, vindstød over 30 kts – flat vand
- Dag 4: 22 kts, vindstød ca. 26 kts – høje krabbe bølger
- Dag 3 – ingen kapsejlds, varsel om meget hårdt vejr
- Dag 4 – kun ILCA kapsejlds
- Sikkerhedsberedskab – højt niveau/professionelt – men...



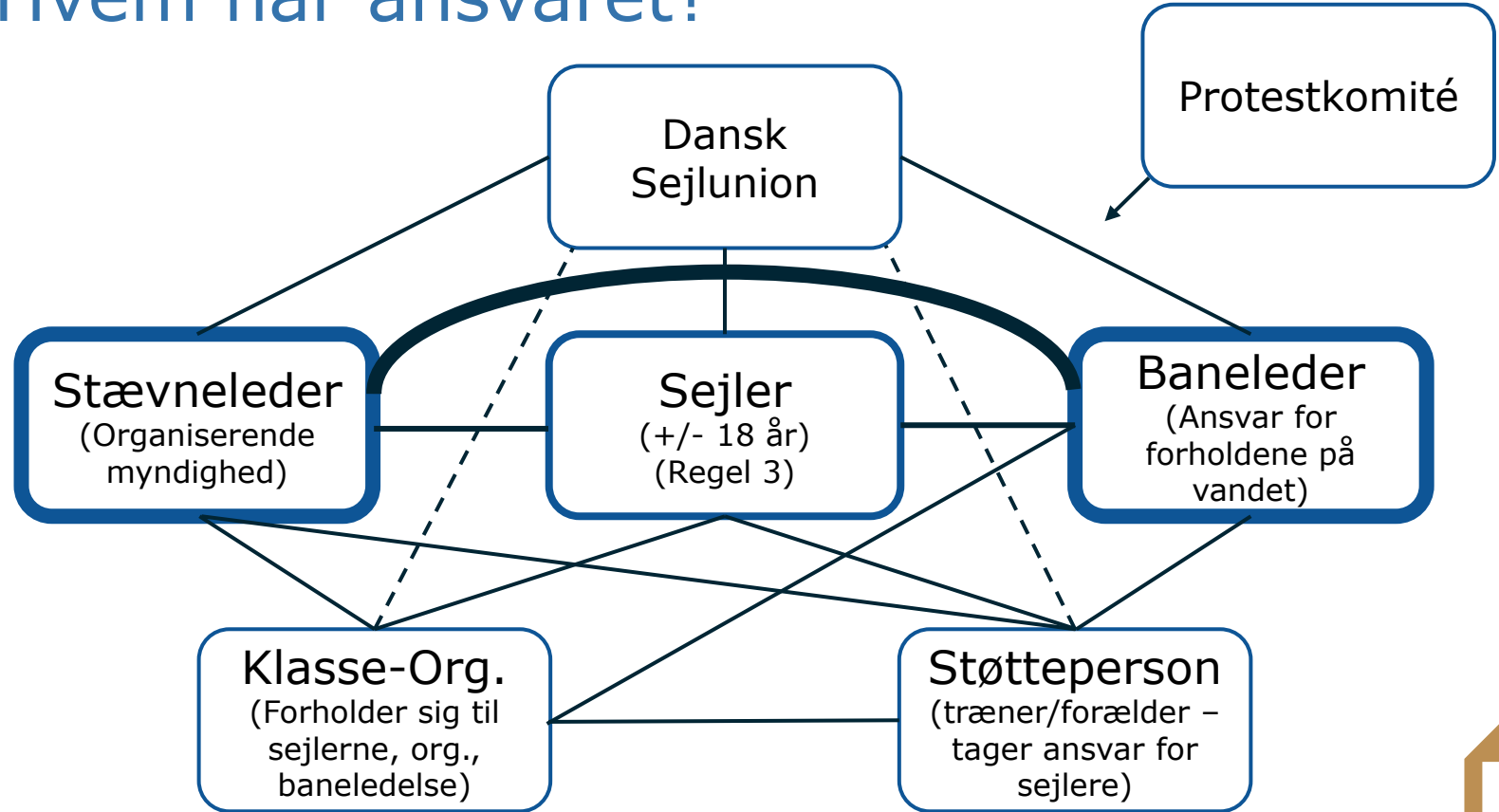


Hvem har ansvaret?





Hvem har ansvaret?





Kapsejlads - er der forskel?

- Bane kapsejlads – joller og kølbåde (redningsvest, sikkerhedsorganisation)
- Distance kapsejlads – kølbåde (redningsvest, sikkerhedsorganisation)
- Foiling kapsejlads – **høj fart og skarpe foils**
(redningsvest, hjelm, sikkerhedsorganisation)
- Kapsejlads for unge – **bør der være ekstra foranstaltninger?**
(redningsvest, hjelm for nogle klasser, sikkerhedsorganisation)
- Kapsejlads for voksne/ældre – **er de altid kloge nok til selv at vurdere?** (redningsvest, hjelm for nogle klasser, sikkerhedsorganisation)

Redningsvest/svømmevest – hvordan skal den sidde?





Eksempler på sikkerhedsplaner

World Sailing: <https://www.sailing.org>

Presently Safety Commission is working on:
[World Sailing - World Sailing Policies](#)

- Review of policy and alignment with WS policy: [P1-Safety-Policy.pdf](#)
- Verification of possible comparison IMO standards and Guidelines for Incident Reporting
- WS Template for Risk Assessment
- WS Template Crisis Management
- Safety for the future





Eksempler på sikkerhedsplaner

Worlds 2018 i Århus.

- Det største stævne vi har haft i Danmark.
- Mange baner, mange sejlere, mange klasser (olympiske) – derfor stor organisation, organiseret af World Sailing, Dansk Sejlunion og Århus Sejlsportscenter.
- [Aarhus 2018 Sailing World Championships](#)
- [Noticeboard | World Sailing Championships](#)
- [A18 STR 24.07.18 \(1\).pdf](#)





Sikkerheds-setup

- Sikkerhedsorganisation
- Sikkerhedsmanual
- Sikkerhedsbåde på alle baner
- Sikkerhedsbåde ved kritiske områder
- Landingsplaner for tilskadekommande
- Tjek ud/ind for sejlere
- Vejledning for alle teams
- Vejledning for trænere





Downloaded from <http://ajphaphysocpharm.sagepub.com/> at 10:06 10 October 2014

Banelederne på de enkelte baner kommunikerer med bridge på kanal L2 eller via det til banen dedikerede telefonnummer.

Banebådene kommunikerer med banelederne på den dedikerede bane kanal eller via funktionstelefon



* consumer-grade internet ad codes based

09 juli 2018 - 2/16

- KALD EVENTUEL T ØVRIGE BÅDE I BANEOMRÅDET PÅ BANEKANALEN FOR ASSISTANCE
- SIKR DIG, AT BANELEDEREN OG BRIDGE ER INFORMERET
- BLIV PÅ BANEKANALEN



Tæt på race area:
Stadium, Alfa, (Charlie), (Delta)



- Hver morgen inden afgang kontrolleres at eget fartøj er sædylgt – i modsat fald kontaktes koordinatoren.
- Båden skal til enhver tid overholde dansk lovgivnings krav.
- Føremål skal overholde dansk lovgivnings krav om færret til det pågældende fartøj.
- Udfører, der skal forefindes i båden ved afsejling: VHF, eget anker-line, slæbeline, tilstrækkelig brandstof, kniv.
- Dødelandsknap / kill-code – som er obligatorisk under sejlsjå i planende både.
- Redningsvest skal anvendes kontinuertligt i RIB's / mindre både. På øvrige både skal de være til stede if. dansk lovgivning.
- Den sidste bandede aflevering med og på i haven før den sidste sejler fra egen bane er i haven.
- CAR-reglementet skal overholdes – også for eventuelle bade (se bagerst i dette dokument).
- Da coaches oftest er mere rutinerede i at trække deltagere til og fra baneområderne, bør dette overlades til dem – og i fald det er nødvendigt skal der udvises stor forsigtighed.
- Den fælles indstilling som alle skal være en del af: Hvis du observerer forhold hvor sikkerheden er truet, så giv det videre på det pågældende i første omgang opmærksomt på foglemeheden. Såfremt det ikke afhjælpes tilfredsstillende, rapporteres videre til nærmeste leder.
- Det er inde i haven ikke tilladt at påfyldte brandstof andre steder end ved den officielle brandstofafdeling.



1. [DP] [NP] SAFETY REGULATIONS

- 1.1 Competitors shall wear personal flotation devices at all times while afloat, except briefly while changing or adjusting clothing or personal equipment.
- 1.2 Boats not leaving the harbour for a scheduled race shall promptly notify the Race Office.
- 1.3 [SP] Before leaving to race on each scheduled racing day, a competitor from each boat shall personally sign out on the required form.
- 1.4 [SP] Within 30 minutes after returning ashore, but no later than the protest time limit for that event, a competitor from each boat shall personally sign in on the required form.
- 1.5 A boat that retires from racing shall notify the race committee before leaving the racing area, or if that is not possible, shall notify the Race Office as soon as possible after returning ashore but no later than the protest time limit, by completing a retirement declaration form.
- 1.6 From 0900 on 19 July to 2000 on 12 August all boats and support boats shall avoid commercial traffic and shall cross shipping channels as close to right angles as practical, as shown in the racing areas diagram that will be posted on the World Sailing website.
- 1.7 [SP] Flag AP over H displayed ashore means 'Boats shall not leave the harbour. Wait for further instructions.' This adds to Race Signals AP over H.
- 1.8 When the race committee displays flag V with repetitive sounds, all official and support boats shall monitor the race committee radio channel for that racing area for search and rescue instructions. The race committee will announce 'Flag Victor' using the designated VHF Channel: Channel 72.
- 1.9 For the Mixed Two Person Multihull event, the following additional safety requirements will apply:
 - 1.9.1 Each crew member shall wear a helmet that shall be to the minimum standard EN1385 or EN1077 or equivalent with at least 300 square centimeters of the exterior surface in a high visibility colour.
 - 1.9.2 Each crew member may wear body protection, if the body protection also acts as a personal flotation device it shall comply with Nacra 17 Class Rule C.3.1.
 - 1.9.3 Each crew shall carry a cutting device with a blade length of no more than 150mm.
 - 1.9.4 If flag T is flown on the Race Committee boat before the waning signal of a race then helmets need not be worn.

1 Safety

- 1.1 Coach boats shall carry on board:
 - (a) life jackets / buoyancy aid for all passengers and the driver;
 - (b) first-aid kit;
 - (c) VHF radio;
 - (d) device for making a sound signal;
 - (e) compass;
 - (f) adequate anchor and tackle for conditions and depth;
 - (g) tow rope (minimum 15m long and 10mm diameter);
 - (h) operational engine kill cord (also known as a safety lanyard or automatic engine immobiliser);
 - (i) hand pump or bailer;
 - (j) knife; and
 - (k) any additional safety equipment required by local maritime law.

It is recommended that life jackets be worn at all times when afloat. It is strongly recommended that the kill cord is used at all times when the engine is running.
- 1.2 The maximum plated / certified passenger limits for the boat shall not be exceeded.
- 1.3 Team leaders are responsible for overseeing the safe operation of their coach boats on the water, including knowledge of who is afloat and monitoring their safe return to the venue.
- 1.4 At all times, support persons including the registered driver(s) of a coach boat shall comply with directions given by or under the authority of a Race Official. This includes assisting in rescue operations when requested to do so.
- 1.5 Coach boats shall comply with local harbour and marina regulations, including speed limits.





Eksempler på sikkerhedsplaner

Internationale 29er klasse organisation:

- Sikkerhedsansvarlig for stævnet.
- 2 RIBs per bane med 2 personer i hver båd, den ene skal have førstehjælpsuddannelse.
- En sikkerhedsansvarlig på hver bane.
- Mærkebåde og trænere er ikke en del af beredskabet, men står til rådighed, hvis nødvendigt.
- Alle RIBs: Bla. Førstehjælpskit, kniv, VHF, instruktionsmanual, startspærre, reb, osv.





Sis Risk statement – 29er

31. RISK STATEMENT

RRS 3 of the Racing Rules of Sailing states: “The responsibility for a boat’s decision to participate in a race or to continue racing is hers alone.”

Sailing is by its nature an unpredictable sport and therefore inherently involves an element of risk. By taking part in the event, each competitor agrees and acknowledges that:

- a) They are aware of the inherent element of risk involved in the sport and accept responsibility for the exposure of themselves, their crew and their boat to such inherent risk whilst taking part in the event;
- b) They are responsible for the safety of themselves, their crew, their boat and their property whether afloat or ashore;
- c) They accept responsibility for any injury, damage or loss to the extent caused by their own actions or omissions;
- d) Their boat is in good order, equipped to sail in the event and they are fit to participate;
- e) The provision of a race management team, patrol boats and other officials and volunteers by the event organiser does not relieve them of their own responsibilities;
- f) The provision of patrol boat cover is limited to such assistance, particularly in extreme weather conditions, as can be practically provided in the circumstances
- g) It is their responsibility to familiarise themselves with any risks specific to this venue or this event drawn to their attention in any rules and information produced for the event and to attend any competitor briefing held for this event.





Eksempler på sikkerhedsplaner

Dansk Sejlunion: Sikkerhedsplan til kapsejladstævner

- Beskriver de sikkerhedsforhold, der er relevante at forholde sig til, når man skal afholde et stævne.
- Konceptet består af 2 hovedemner:
 - Skabelon til sikkerhedsplan
 - Risikovurdering





Risikovurderinger

Risikovurderingerne bør basere sig på en række faktorer som fx:

- Stævnets størrelse
- Farvand
- Årstid og luft/vandtemperatur
- Bådtype(r)
- Deltagernes alder, erfaringer og færdigheder
- Kapsejlsformater (regatta, distance, performance)
- Natsejls



De 5 områder



I skabelonen til sikkerhedsplanen bliver arrangørklubben ført gennem 5 områder:

- Arrangørforhold og kapsejldsaktiviteter
- Risici og risikoreducerende tiltag
- Håndtering af kritiske situationer
- Kommunikation
- Forholdsregler om antal personer på vand



Eksempler på sikkerhedsplaner



Definitioner

- **Sikkerhedsplan:**
Dokument som består af:
 - 1. Beskrivelse af kapsejladsen
 - 2. Risikovurdering(er)
 - 3. Sikkerhedsinstruks(er)
- **Sikkerhedsinstruks:**
Plan for håndtering af utilsigtede hændelser, som kan have sikkerhedsmæssige personfarlige konsekvenser.
- **Risiko/Risici:**
Interne eller eksterne forhold/faktorer, der har indflydelse på kapsejladsens sikkerhedsmæssige afholdelse.
- **Risikoanalyse:**
Den proces, hvor man fastsætter sandsynligheden for og konsekvensen af de identificerede risici.
- **Risikoevaluering:**
Sammenstilling af de analyserede risici i en risicimatrix.
- **Risikofaktor:**
Den faktor, der fremkommer ved beregningen af sandsynligheden ganget med konsekvensen.
- **Risikoidentifikation:**
Den proces, hvor man identificerer og beskriver de risici, der udpeges til videre analyse.
- **Risikovurdering:**
Vurdering af de risici, som er forbundet med kapsejladsen, hvor risici systematisk identificeres, analyseres og evalueres.
- **Risikoreducerende tiltag:**
Foranstaltninger som er iværksat for at fjerne, begrænse eller kontrollere de identificerede risici. Også benævnt mitigerende handlinger.





Skabeloner og Eksempler

Download dokumenter

- Skabelon til sikkerhedsplan
- Vejledning til risikoanalyse
- Skabelon til risikoanalyse

Eksempler på risikoanalyser

- Eksempel på flere utilsigtede hændelser samtidig
- Eksempel på vejr og farvand
- Eksempel omkring og på slæbestedet
- Eksempel på sejlads i kølbåde i områder med kommerciel sejlads
- Eksempel i og omkring sejladsområdet



Sikkerhed ved et lille/mindre lokalt stævne?

- Hvor meget skal man gøre ud af det til et lille stævne?
- Sikkerheden skal tages alvorligt!
- Vurder hvad der er nødvendigt.





Diskussion

- Vurder et risiko "setup" for et stævne I skal deltage i næste sommer.

Inkluder evt:

- Hvordan sikrer vi relevant sikkerhed på vandet?
- Hvilke krav skal der stilles til sikkerhedspersonalet?
- Skal der etableres uddannelse i sikkerhed og procedurer? – Hvilke?
- Aldersbegrænsning på "safety" personale?
- Sikkerhedsprocedurer?
- Sikkerhedsudstyr
- Uddannelse i Førstehjælp – der er relevant for sejlsport:
 - Bør DS tage initiativ til uddannelse?



Mange tak for i dag. – Vi ses på vandet!

