

Struktureret arbejde med

SIKKERHED UNDER STÆVNEAFVIKLING



*Der er glat på
jollerampen –
uforsvarligt!!*

*Jeg har ikke brugt
redningsvest de
sidste 25 år og det
styrer jeg selv !*

*Plejer der ikke at
komme en færge
klokken 2 ?*

*Det skulle blæse en
pelikan i eftermiddag
– så sejler vi vel ikke*

*Der ligger en tom RIB
ude ved topmærket...*

*Hvor er første-
hjælpskassen ?*

*Har I kun to RIBs til
50 sejlere??? Men de
er jo ikke særligt
erfarne...*

Faldgrube #1

Det går nok og det er jo ikke derfor du valgte at bruge din sparsomme fritid...

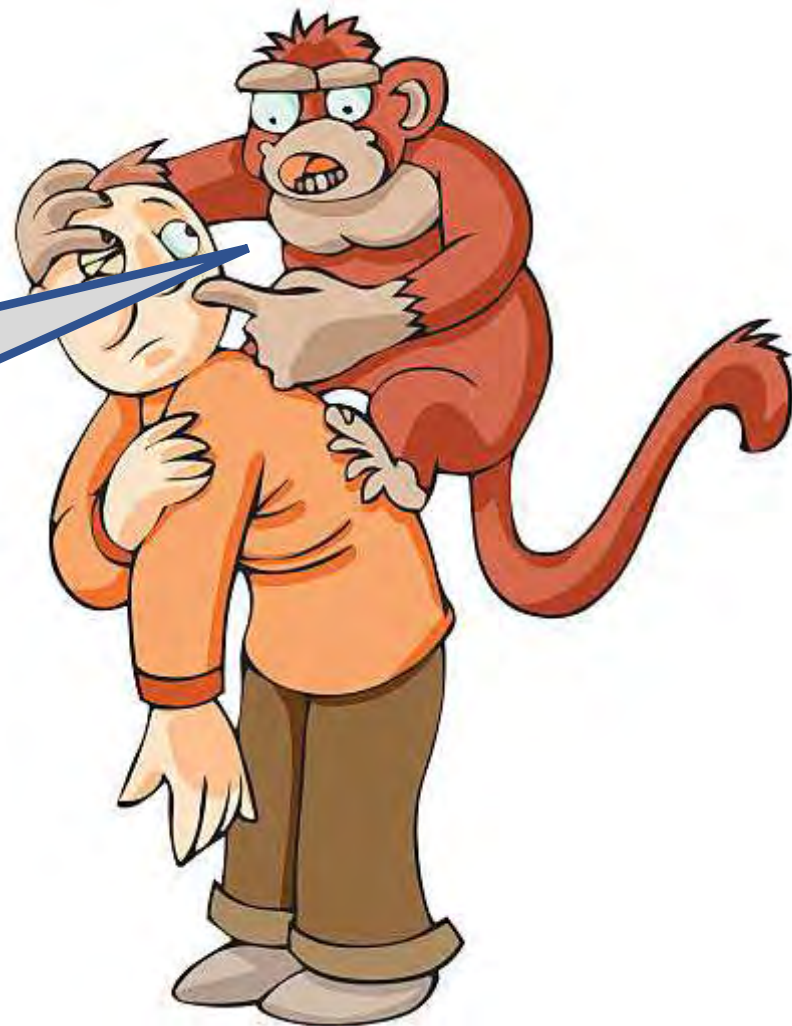


Men du er som arrangør nødt til sikre, at der er lavet sikkerhedsovervejelser.... Overvejelserne bør gå hånd i hånd med den øvrige planlægning.

Faldgrube #2

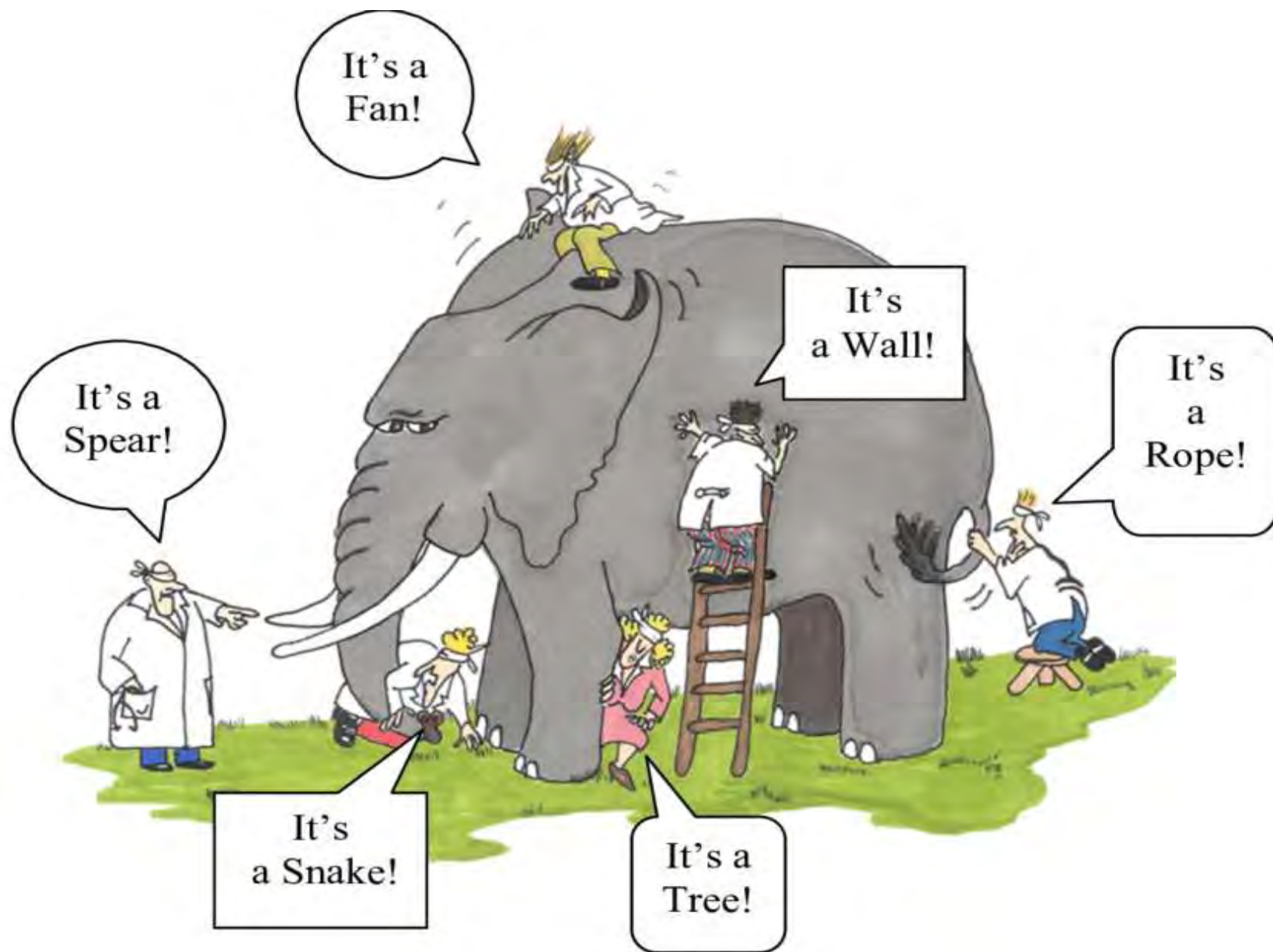
...det er jo deltagerens egen beslutning om de vil deltage jf. RRS 3...

Nej. Arrangøren har også en opgave.
Den abe kan man ikke skubbe fra sig.



Faldgrube #3

Djævlén ligger
i detaljen,
MEN du stirrer
dig blind hvis
du starter dér.



Faldgrube #4

www.søfartstyrelsen.dk ?

Erhvervsdykning	▼
Sejladsinformation	▼
Sejladssikkerhed	^
Afmærkning af farvande	
Lodstilsyn	
e-Navigation	
Entrepenøropgaver til søs	
Arbejder på havbunden	
Arbejds og afviserfartøjer	
Bjærgning af vrag	
Broer og broreglementer	
Energianlæg	
Entrepenørmateriel i havne	
Havneanlæg og ordensreglementer	
Høring af vandets brugere	
I tilfælde af forlis	
● Kapsejlads	
Materiale der skal indsendes ved projekter på søterritoriet	
Skydning og sprængning til søs	
Souveniroptagelse	

^ Advisering af skibsfarten

Som arrangør af en kapsejlads skal du senest fire uger før start fremsende oplysninger om arrangementet til Efterretninger for Søfarende, EFS@dma.dk, så skibsfarten kan blive informeret i god tid.

Oplysningerne skal indeholde information om tidspunkt, sted, rute og antal deltagere.

Skal jeg have tilladelse?

Du skal ikke søge Søfartsstyrelsen om tilladelse til at afholde kapsejladser.

Hvis arrangementet er af et omfang, der kan påvirke sejladssikkerheden eller den frie sejlads, skal Søfartsstyrelsen vurdere sagen med henblik på, om det er nødvendigt at udstede konkrete forbud eller påbud til sikring af sejladsen eller forebyggelse af fare.

Til vurdering af sejladssikkerheden skal du gennemgå generelle retningslinjer for entrepenøropgaver til søs.



Hej Per

Det blot lige en opfølgning på jeres **sejladrisikovurdering** som du vedhæftede i nedenstående mail.

Jeg kan se at eventen er **kommunikeret ud i Efterretninger for Søfarende** i god tid af mine kollegaer.

Ift. selve **indholdet i risikovurderingen**, kan jeg se at i har fint styr på sikkerheden, men **med tilfredsstillende afværgeforanstaltninger**, så vi har som sådan ingen tilføjelser eller bemærkninger.

For en god ordens skyld skal vi jo sige at der ifm **projektet ikke er oprettet en forbudszone**, så **al trafik til og fra havnen skal tilgodeses**, men dette har i jo ligeledes styr på kan jeg læse.



Arrangøren har ikke ansvaret for, at der med ikke sker noget.

MEN har et ansvar for at:

- afdække og vurdere på potentielle risici
- lave relevante risici-nedsættende tiltag
- have et beredskab, der kan handle, hvis ulykken sker



Sailing Aarhus Week 2020

Hændelse:

- *Luffe 37 møder Folkebåd SB-BB i frisk luft*
- *Ingen personskade*
- *Luffen sidder fast på folkebådens spilkop*
- *Bådene trækkes i havn som på billedet*

Beredskabsaktion indbefatter:

- *3 timers rednings/bjærgningsaktion til fremmed havn*
- *3 RIBs + motorbåd + inkl. ca. 10 frivillige*
- *Meget intern kommunikation*
- *Håndtering af pressen*

Efterbehandling

- *Debriefing med implicerede frivillige*
- *Personlig kontakt til implicerede deltagere - flere gange*
- *Debriefing af øvrige deltagere*



Risiko afdækning + analyse inden stævnet ?

Risiko: Forskellige størrelse både på samme bane udgør særlig risiko



Risikonedsettende tiltag: Forskellige starter

Organisation og beredskab ved evt. ulykker

- Er kompetencerne tilstrækkelige og fordelt korrekt ?
- RIB-førere, erfaring, lederskab, PRO,....
- Har vi grejet til opgaven ?
- VHF – mobilnumre – RIBs – adgang til kran....
- Kan organisationen handle professionelt intent?
- Rollefordeling, kommunikationsveje,.....

Information

- Kender alle frivillige organisation og beredskabet
- Hvem udtaler sig til presse + evt. sociale medier ?

De-briefing af implicerede

Evaluering – har vi lært noget ?

Eksempel – RYA anbefaling RRS 2021-2024

The RYA recommends that the 'Disclaimer of Liability' in World Sailing's Notice of Race and Sailing Instruction Guides is removed and, in notices of race, replaced by a 'Risk Statement'.

Before using the recommended Risk Statement, race organisers should:

- conduct a risk assessment for the event;
- consider whether appropriate safety measures have been taken;
- consider whether competitors' attention needs to be drawn to any specific rules and information (e.g. by preparing a safety plan for the event and referencing this in the sailing instructions);
- consider whether the recommended clauses are right for the event or need to be modified. It is possible that, for some events, a more comprehensive risk statement may be required.

Risk statement...men først:

Foretag en risikovurdering

Lav risikonedsettende tiltag

Information, skriftlige tiltag, sikkerhedsplan, SI osv.

‘Risk Statement’ i stedet for ‘risikoafskrivning’

eksempel fra NoR

18. 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 and their responsible adult 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.

båd-jolle-typer ?
sejlernes alder og erfaringer ?
årstid ?
vejrforhold ?
antal baner ?
antal både?
lokale forhold ?

lav-risiko-event

Høj-risiko-event



POLITI

Vejledning om udarbejdelse af
sikkerhedsplan for større udendørs
musikarrangementer o.lign.

1. udgave, 2015

”...arrangørens ansvar at
arrangementet
gennemføres på en sikkerheds
forsvarlig måde...”

Lovgrundlag – s. 3

”Sikkerhedsplan opbygges af 3 dele”

- Beskrivelse af arrangementet
- Risikovurdering
- Beredskabsplan

Sikkerhedsplan - s. 10 (i en myndighedstænkning)

Vi skal ikke lave Roskilde Festival – så du skal ikke at læse de 52 sider...
MEN vi kan benyttes os af:

- Arbejdsmetoden
- Begrebsforståelsen
- 'Myndighedstænkningen'

”Sikkerhedsplan opbygges af 3 dele”

- Beskrivelse af arrangementet
- Risikovurdering
- Beredskabsplan

Sikkerhedsplan - s. 10 (i en myndighedstænkning)

POLITI

Vejledning om udarbejdelse af
sikkerhedsplan for større udendørs
musikarrangementer o.lign.

1. udgave, 2015

INDHOLD

Skabelon til
sikkerhedsplan

Vejledning til
risikovurdering

Download dokumenter

Eksempler på
risikoanalyser

Sikkerhed og kapsejls

Sikkerhedsplan til kapsejlsstævner

Sejlsport og sikkerhed hænger uløseligt sammen. På denne side kan kapsejlsarrangører finde en vejledning til udarbejdelse af en sikkerhedsplan til stævneafholdelse



Senest ajourført d. 2. december 2021

INDHOLD

Skabelon til
sikkerhedsplan

Vejledning til
risikovurdering

Download dokumenter

Eksempler på
risikoanalyser



Sejlsport og sikkerhed hænger uløseligt sammen, herunder i forbindelse med kapsejlsstævner. Dansk Sejlunion har udarbejdet et koncept henvendt til arrangører om sikkerhed til kapsejlsstævner.

Risikovurdering – step-by-step

1. Lav en risikoanalyse på baggrund af dit konkrete stævne

>> identificér risici

4. Risici som følge af vejr og farvand (gruppe 4)	
4.1	<i>Strøm fører sejlere væk</i>
4.2	<i>Tåge og dis</i>
4.3	<i>Lyn og torden</i>
4.4	<i>Storm</i>
4.5	<i>Bølger kan gøre redninger svære</i>
4.6	<i>Både kan bordfylde og have brug for at blive trukket i havn</i>
4.7	<i>Ældre sejlere kan blive fysisk udmattede og have brug for hjælp til at komme i havn</i>
4.8	<i>Masten eller andet udstyr knækker/går i stykker på vandet</i>
4.9	<i>Hjælpe kapsejlere og andre sejlere der er i kneb</i>
4.10	<i>Have indhentet kontaktinfo til kommerciel trafik af hensyn til koordinering</i>
4.11	<i>Vejret kan gøre at mærkerne driver</i>

Risikovurdering – step-by-step

1. Lav en risikoanalyse på baggrund af dit konkrete stævne

- Risikoidentifikation ✓
- Risikoanalyse
 - Sæt tal 1-5 på 'sandsynlighed' og 'konsekvens'
 - Udregn risiko-faktor (produktet af de to)

1. Risici i sejladsområdet og på vej til-fra (kølbådsbanen) (gruppe 1)		S 1-5	K 1-5	R S*K
1.1	Kølbådssejler falder i vandet	3	4	12

1. Ingen
behandling
nødvendigt

2. Førstehjælp
nødvendig

3. Sygehus /
skadestue-
behandling
nødvendig

4. Livreddende
førstehjælp

5. Dødsfald

1	Højest usandsynligt
2	Usandsynligt
3	Måske
4	Sandsynligt
5	Højest sandsynligt

		1. Ingen behandling nødvendigt	2. Førstehjælp nødvendig	3. Sygehus / skadestue- behandling nødvendig	4. Livreddende førstehjælp	5. Dødsfald
1	Højest usandsynligt					
2	Usandsynligt					
3	Måske				1.1 Sejler Falder i vandet	
4	Sandsynligt					
5	Højest sandsynligt					

		1. Ingen behandling nødvendigt	2. Førstehjælp nødvendig	3. Sygehus / skadestue- behandling nødvendig	4. Livreddende førstehjælp	5. Dødsfald
1	Højest usandsynligt			X.X Brand i båd		
2	Usandsynligt					
3	Måske				1.1 Sejler Falder i vandet	
4	Sandsynligt					
5	Højest sandsynligt					

Risikovurdering – step-by-step

1. Lav en risikoanalyse på baggrund af dit konkrete stævne

- Risikoidentifikation ✓
- Risikoanalyse ✓

2. Foretag risikonedsettende tiltag

‘Risiko-nedsættende tiltag’ kan være.....

- **Regler**

- Krav til deltagere: NoR / SI / yderligere stævnedokumenter
- Krav til frivillige

- **Information**

- Deltagere – Støttepersoner – Frivillige – havnens brugere - ...osv

- **Ressourcer**

- Bemanning nok? Kompetencer nok hos frivillige (inkl. stævneleder!)
- RIBs – VHF – mobiltelefoner -

- **Organisation**

- Hvem er leder(e)? Og af hvad? Hvem tager hvilke beslutninger? Kender alle frivillige organisationen?
- Samarbejde med havnemyndigheder, brandvæsen..-----

- **Beredskab**

- Hjertestarter – førstehjælp – pick-up-spot – hjælp udefra -

Faldgrube #5

” Jaja, det er en risiko.
Men vi skal jo ikke lave regler og
diskvalificere folk for det.
Den bedste sejler skal vinde og der sker
nok ikke noget ”

Vrøvl !

Vi sætter rammen for hvordan
sikker kapsejlsads gennemføres !



NOTICE OF RACE / SAILING INSTRUCTIONS

1. ORGANIZING AUTHORITY

The Organizing Authority for the Regatta is the Sailing Aarhus Clubs in conjunction with the International 18foot Skiff Association.

2. RULES

2.1 The Regatta will be governed by:

- the World Sailing 2020-2024 Racing Rules of Sailing (RRS),
- the rules of the International 18foot Skiff Association,
- the Notice of Series
- the Notice of Race / Sailing Instructions.

Where there is any conflict in wording the text of the Sailing Instructions shall prevail.

If there is any conflict in languages, English shall prevail.

2.2 Penalty for infringement of a Rule of Part 2 will be 1 turn penalty to include one tack and a gybe. If the penalty is incurred whilst sailing downwind with the spinnaker flying the penalty shall be taken before rounding the leeward mark, or if approaching the finishing line to finish, before crossing the finish (altering RRS 44).

2.3 ADVERTISING - Competitors can be required advertising of the Event Sponsor, as supplied by the Organizing Committee

2.4 Touching a mark (other than a starting or finish line mark) with any part of the boat or crew shall not constitute an infringement of the Rules and does not require 1 turn; Manhandling a mark which results in an advantage is not allowed nor is displacing it and a boat so doing shall promptly retire. If a boat touches a start or finish mark, they shall complete a 1 turn penalty (altering RRS 31.2).

2.5 RRS 40 (personal buoyancy) is deleted

2.6 The RRS 42 is changed to: "A boat shall be propelled only by the action of the wind on the sails, by the action of the water on the hull and by the unassisted action of the crew."

2.7 **Safety knives personal knives + 1 fix safety on the rudder gantry (port side)**



Peter Brøgger
Sejlsportsfoto

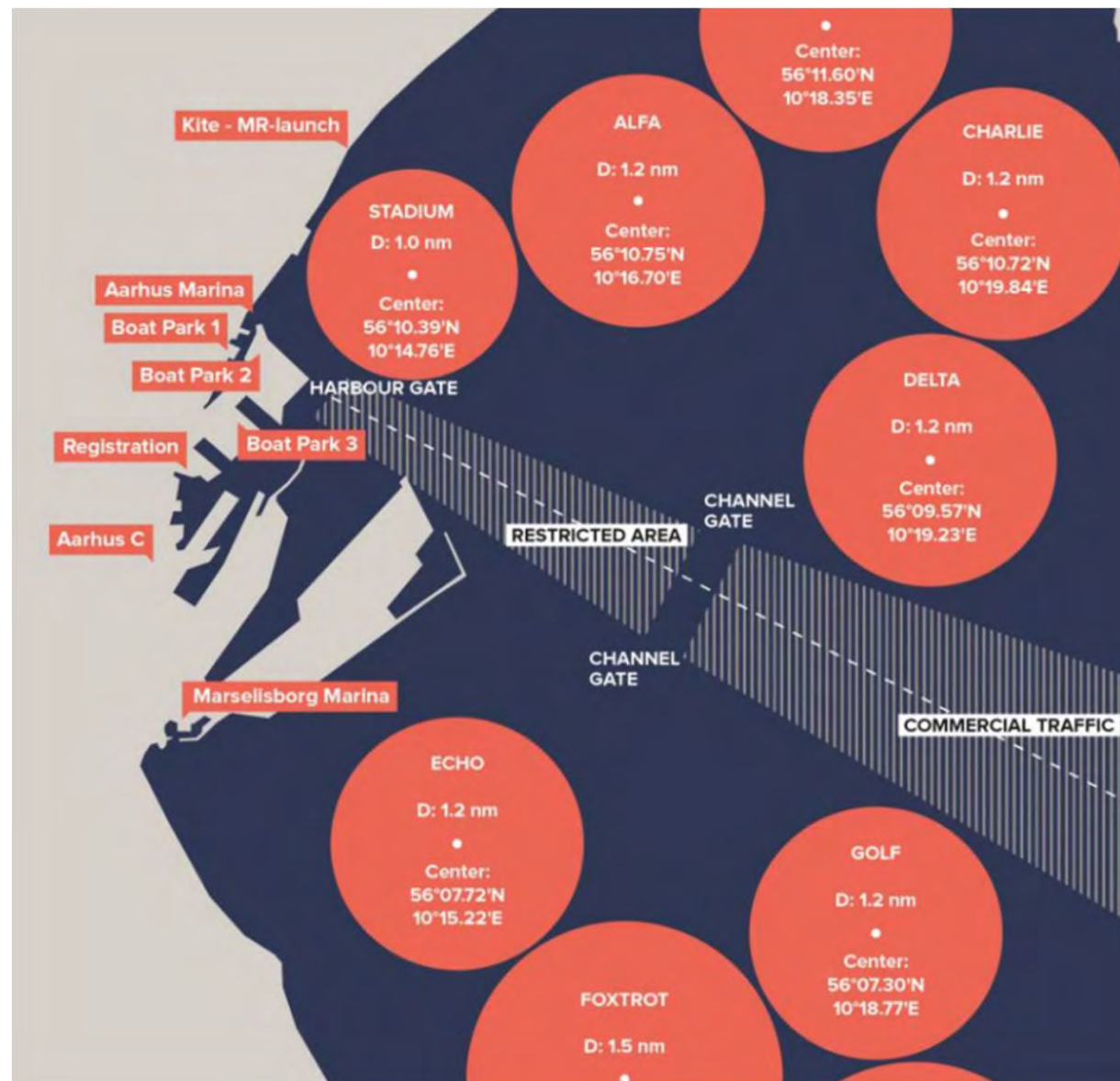
2.7 Safety knives personal knives + 1 fix safety on the rudder gantry (port side)

En 'regel' kan også være et ekstra stævnedokument - eller et bilag til SI

Eksempel: Worlds 2018

8 baner, 1100 deltagerbåde, 500 coachbåde, 300 frivillige i 125 både i et område med kommerciel sejlads og i industrihavn krævede en regulering '*Competition Area Regulation*'.

Dokument var gældende fra 2 uger før stævnestart og var et af flere tillægsdokumenter til SI



Worlds 2018 – rapport fra Molslinien

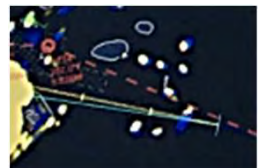
3 spanske 49'ere
& træner i RIB



36,7 knob



10 graders
undvige-manøvre



eksakt position





Risikovurdering – step-by-step

1. Lav en risikoanalyse på baggrund af dit konkrete stævne

- Risikoidentifikation ✓
- Risikoanalyse ✓

2. Foretag risikonedsettende tiltag:

1. Risici i sejladsområdet og på vej til-fra (kølbådsbanen) (gruppe 1)		S 1-5	K 1-5	R S*K	Risikonedsettende tiltag? Hvis K=5 eller R>9
1.1	Kølbådssejler falder i vandet	3	4	12	<i>Sejladsbestemmelser:</i> • Krav om at redningsvest skal bæres • Nødkanal <u>VHF kanal</u> xx • Stævne - nødnummer <i>Organisatorisk:</i> • 2 <u>RIBs</u> pr bane m VHF • VHF på startfartøj • Telefonliste hos/på alle frivillige xxx

Risikovurdering – step-by-step

1. Lav en risikoanalyse på baggrund af dit konkrete stævne

- Risikoidentifikation ✓
- Risikoanalyse ✓

2. Foretag risikonedsettende tiltag ✓

3. Evaluer risici

1. Risici i sejladsområdet og på vej til-fra (kølbådsbanen) (gruppe 1)		S 1-5	K 1-5	R S*K	Risikonedsettende tiltag Hvis K=5 eller R>9	S 1-5	K 1-5	R S*K
1.1	Kølbådssejler falder i vandet	3	4	12	Sejladsbestemmelser: • Krav om at redningsvest skal bæres • Nødkanal <u>VHF kanal xx</u> • Stævne - nødnummer Organisatorisk: • 2 <u>RIBs</u> pr bane m VHF • VHF på startfartøj • Telefonliste hos/på alle frivillige xxx	3	1	3

		1. Ingen behandling nødvendigt	2. Førstehjælp nødvendig	3. Sygehus / skadestue- behandling nødvendig	4. Livreddende førstehjælp	5. Dødsfald
1	Højest usandsynligt					
2	Usandsynligt					
3	Måske	1.1 Sejler Falder i vandet			1.1 Sejler Falder i vandet	
4	Sandsynligt					
5	Højest sandsynligt					





Prøv nu selv at risikovurdere på
en af din gruppes identificerede risici !

Risikoanalyse (GP + UDM)

- Risici i og omkring sejladsområdet
- Risici som følge af sejlads i område med kølbåde og kommerciel trafik
- Risici på eller tæt på slæbestedet
- Risici som følge af vejr og farvand
- Risici, der opstår eller forværrer situationen, når der allerede er opstået en hændelse/ulykke
- Andet

Skabelon til arbejde med sikkerhed

2022-2023 Offshore Special Regulations

Governing Offshore
Racing for Monohulls
& Multihulls



Formålet med Offshore Special Regulations (OSR) er at etablere ensartede minimumsudstys, træningsstandarder mm. for enkeltskrogs- og flerskrogsbåde, der kapsejles offshore....

Arrangøren vælger en kategori - kan tilpasses efter lokale forhold:

Kategori 0

Trans-ocean sejladser, temp. under 5°C, skal kunne klare sig uden hjælp også selvom der er storme og mulighed for alvorlige situationer

Kategori 1

Kategori 2...

Kategori 3: *Sejladser på åbent vand, der er relativt beskyttet eller tæt på kystlinien*

Kategori 4 *Korte sejladser, tæt på land, varmt/beskyttet vand, normalt i dagslys*

Special Regulations - Inshore sejladser - korte sejladser, varm og beskyttet vand, mulighed for hjælp på hele banen, afholdt i dagslys

Special Regulations - for Inshore jollesejladse





REQUIREMENT TO BOATS AND EQUIPMENT

The event management reserves the right to reject any boat not found shipshape and seaworthy and boats of an inappropriate safety standard.

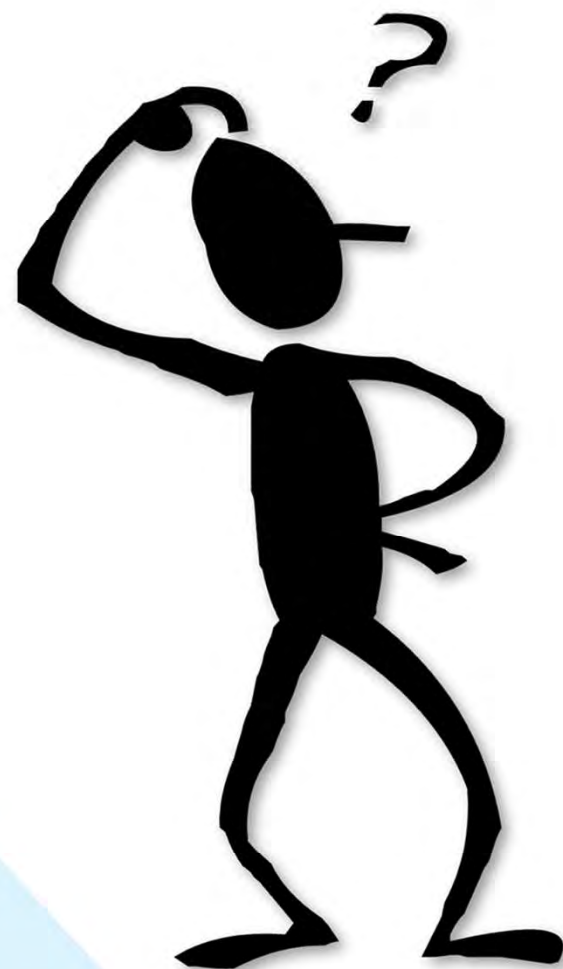
All participating boats in all RDR disciplines must meet the World Sailing Offshore Special Regulations Cat. 3, with the following additions or exceptions:

- Cell phone which must be fully charged at all times.
- Fixed mounted VHF with 25W effect and one waterproof handheld VHF
- A tracking device supplied by the event management
- A heavy weather jib and mainsail where the luff can be reduced by at least 40% (or option for 3 reefs)
 - If the mainsail cannot be reefed accordingly, a try sail must be on board
 - A furling jib can be accepted in lieu of a heavy weather jib, but it cannot be a G1 or G2 on a mast headed rigged boat. It must be a G3 that can be furled and can substitute a heavy weather jib.



- World Sailing/ISAF Approved Offshore Personal Survival Training course is not required
- External structural inspection according to WS OSR 3.02 is not needed. But participants are strongly recommended to do proper inspection of keel, rudder etc. according to owner's manual.
- ~~Minimum one manually operated bilge pump.~~
- For offshore disciplines, life raft is required according to World Sailing Offshore Special Regulations Cat. 3 With Life Raft. *

When details of Special Regulations cannot be met Event Management may accept an alternative.



De lavt-hængende frugter:

NOR-SI-statutter-øvrige docs-overvejelser....

- Redningsvest – også for støttepersoner v jollestævner
- Øvrige vindgrænser(strøm, vand, tordenvejr....)
- Tvungen anvendelse af kill-cord på træner-RIBs når motoren er i gang
- VHF sikkerhedskanal er xxx og stævneledelsen nås på tlf. yyy
- Afgrænsning af områder: kommerciel trafik, SUP'er, badende etc
-*fortsæt selv listen....*

De lavt-hængende frugter:

Din organisationen:

Er organisationen 'skarp'

- Ved alle hvem man skal kontakte?
- Hvem træffer beslutningerne

Officials-briefing OG sikkerhedsinstruks om morgenen

- Alle banefrivillige incl. Baneledelsen + race office etc skal være der
- Skriftligt dokument med hvad du vil sige, sæt dato og klokkeslæt på

Sikkerheds emner:

- * Organisationen (baneleder, stævneleder)
 - Tvungen brug af redningsvest og kill-cord
 - Telefonliste – er der styr på den ?
 - Førstehjælpsudstyr + nærmeste hjertestarter
 - Pick-up-spot er....hvor ?
 - VHF-sikkerhedskanal
 - Din og banelederens analyse af de største risici
 -*fortsæt selv listen.....*

De lavt-hængende frugter:

Din organisationen

Kommunikation land-vand: teknisk – organisatorisk – gør vi det ?
Italesætter vi sikkerhed ?

Frivillige i RIBS:

- Tvungen brug af kill-cord, RIBs ansvarsforsikring, kørekort OG erfaring i RIB
- Erfaring nok ? Er dine folk dygtige nok ?? Kendskab til klassen ?

Sikkerhedsmøde v eventopstart mlm. baneleder og stævneledelse tidnok til at kunne lave evt. opslag til deltagere.

Evt før stævnet.

De lavt-hængende frugter:

Grej

Understøtter grejet sikkerheden

- RIBs – nok og passende kvalitet ?
- Kendskab til grej
- VHF
- TLF
- Ekstra tovværk

