Sikkerhed på havet ved Aarhus Eventyrsejlere

Det er den frivillige skippers ansvar på den enkelte sejlads at efterleve de følgende bestemmelser. Såfremt, den frivillige skipper mangler materiel eller andre vilkår for at kunne efterleve disse bestemmelser, meddeles dette hurtigst muligt til bestyrelsen.

Redningsveste
Foreningen gør brug af redningsveste, der er SOLAS eller EU-godkendte, og i overensstemmelsesmærkede med enten Ratmærke2) eller CE-mærke jf. BEK nr. 1687 af 12/12/2016 (Gældende)

- "Bekendtgørelse om sikkerhed ved sejlads med fritidsfartøjer samt sikkerhedskrav til fritidsfartøjer over 24 meter i længde", kapitel 3, §5, stk. 6

OBS:

- Alle ombord bærer **ALTID** redningsveste under sejlads.
- Redningsvesten skal være korrekt påklædt ifølge brugsanvisningen for redningsvesten.
- Alle ombord skal kende til funktionen af den redningsvest, de bærer.
    - Ved oppustelig redningsvest skal brugeren vide, hvordan redningsvesten automatisk vil puste sig op og hvordan den manuelt kan pustes op, enten med udløser eller med indblæsning i mundstykke. Brugeren informeres om, at redningsvesten, i udløst tilstand i vand, vender brugeren på ryggen og støtter nakken i tilfælde af bevidstløshed.
    - Ved ikke-oppustelig redningsvest kendes brug af signalfløjte, samt hvordan vestens opdrift er placeret. Brugeren informeres om, at redningsvesten, ved brug i vand, vender brugeren på ryggen og støtter nakken i tilfælde af bevidstløshed.
- Der må benyttes svømmeveste til aktiviteter, hvor det er meningen, at der skal svømmes og ikke er fare for bevidstløshed forårsaget af materiel. Dette indebærer ikke sejlads på kølbåde.

Alkohol og euforiserende stoffer under sejlads

- Det er ikke tilladt at være påvirket af alkohol eller andre euforiserende stoffer under sejlads.
- Det er ikke tilladt at medbringe, indtage eller opbevare euforiserende stoffer på båden.

Sikkerhedsinstruks
Før sejlads afholdes en sikkerhedsinstruks for hele besætningen.

Sikkerhedsinstruksens indhold findes herunder som bilag. I takt med besætningens erfarings- og vidensniveau stiger i løbet af sæsonen, kan indholdet af sikkerhedsinstruksen tilpasses. Den skal dog altid indeholde: plan ved brand, plan ved POB, anvisning af og regler for redningsveste for den pågældende sejlads og plan for kontakt til land.

Kontakt til land
Det sikres før hver sejlads, at der er mulighed for kontakt til land. Båden er udstyret med en håndholdt VHF-radio med forklaringskort, der forklarer proceduren for håndtering. Det sikres før sejlads, at der

er tilstrækkeligt batteri på VHF-radioen. Der skal altid være mindst 1 mobiltelefon ombord, med fuld strøm og tilstrækkelig netværk.

Fast rutine før sejlads

- Check-in fra alle besætningsmedlemmer: Hvordan har vi det? Erfaringsniveau? Korrekt påklædt?
- Status på båden
- Sikkerhedsinstruks
- Præsentation af sejlplan: Rute, formål (tema), vejr
- Briefing af havnemanøvre

Træning af POB (Person over bord)

- Der trænes POB i starten af sejlsæsonen. Der trænes med fender eller anden genstand som POB-genstand.
- Skipper skal kunne foretage en POB for sejl.
- Besætningen skal informeres om proceduren for, hvordan skipperen ønsker at foretage en POB, inden sejlads.

Kendskab til båden

- Alle ombord skal være informeret om følgende kendskab til båden:
    - Hvordan startes og benyttes indenbordsmotoren.
    - Hvordan startes og benyttes påhængsmotoren (Såfremt indenbordsmotoren ikke virker).
    - Hvordan faldene til de sejl, der bruges løsnes, således disse kan tages ned.
    - Fare ved bommens bevægelser.
    - Fare for klemning af lemmer i relevant tovværk, spil, blokke, motoraksel, påhængsmotor samt relevante steder over rælingen ved tæt kontakt med andre både, bøjer, ved havnemanøvre eller lignende.

Kendskab til besætningen

Det haves for øje, at gasterne kan være begyndere indenfor sejlads. Maritime ord oversættes indtil man er helt sikker på, at alle i besætningen har kendskab til deres betydning. Der bruges ikke maritime ord i skarpe sikkerheds-situationer før der er sikkerhed omkring, at gasten kender disse.

Søvejsregler

Der sejles til enhver tid efter de gældende søvejsregler og ud fra princippet om “godt sømandsskab”.

Sejladsplanlægning

Der skabes altid et overblik over den navigatoriske situation før - og løbende under - hver sejlads. Dette gælder søkort, vejret, efterretninger for søfarende og andre relevante forhold for bådens sikre navigation.

Håndtering af skøder, fald og trosser
Besætning instrueres i korrekt håndtering af skøder, fald og trosser, så risikoen for en skade minimeres. Såfremt usikker håndtering af skøder, fald eller trosser erkendes, interveneres der straks og der instrueres i korrekt og sikker håndtering.

Udstyr og båd

- Inden sejlads gøres der sejlklar om læ, hvor det sikres at løs materiel ikke laver skade under sejlads.
- Det er skippers ansvar at tjekke båden, motor og sikkerhedsudstyr igennem før hver sejlads, og bedømme om denne er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand til at gennemføre aktiviteten. Såfremt der findes fejl på båden eller anden materiel, der kan forårsage skade på materiel eller person, kontaktes den sejladsansvarlige-person, alternativt kontakt da et andet sejlkyndigt bestyrelsesmedlem, i Foreningen Aarhus Eventyrsejlere, således det kan bedømmes om aktiviteten aflyses eller kan gennemføres.

Sikkerhedsinstruks – Foreningen Aarhus Eventyrsejlere

Udarbejdet marts, 2023

Hvilket fartøj gælder denne sikkerhedsinstruks for?

1. Identifikation af rederen:
   Foreningen Aarhus Eventyrsejlere, CVR nr. 43900153

2. Sejlføring:
   Det er til hver en tid skippers vurdering om vejret er egnet til sejlads på den pågældende dag. Vind, sigtbarhed, bølger, skipperens erfaring, besætningens erfaring, luft- og vandtemperatur, bådens stand og sejlplan skal medtages i denne vurdering.

3. Identifikation af risici:

- Person over bord (POB)
- Brand ombord
- Kollision
- Grundstødning
- Personskade
- Skade på fremdrivningsmidler (Sejl/motor)
- Skade på ror (Styringssvigt)
- Kæntring
- Masten knækker
- Bordfyldning / Lækage

4. Håndtering af risici og nødsituationer:
   - **Generelt**
     Nødsituationer håndteres så roligt som muligt.
     Der debriefes altid kollektivt efter et skadetilfælde eller en ubehagelig episode, idet det haves for øje, at hvad der kan være en normal situation for nogen, kan være en ekstrem situation for andre.
   - **Person over bord**
     Ved erkendelse af POB råbes der højt “PERSON OVER BORD”.
     Der kastes en POB-bøje ud til offeret.
     Der udpeges en eller flere “pointer(e)” som har til opgave konstant at pege på POB-offeret (POB-knap aktiveres).
     Afhængig af forholdene kan der alarmeres på VHF/telefon.
     Motor startes og der er opmærksom på skruens bevægelser i vandet, tæt på personen.
     Båden bringes til offeret, hvor offeret hjælpes ombord.
   - **Brand ombord**
     Ved erkendelse af BRAND råbes der højt “BRAND BRAND BRAND”.
     Er det en gasbrænder? Sluk for gassen.

Hvis sikkert, forsøges branden slukket v.h.a. brandslukker, brandtæppe el. andet brugbart brandslukningsmiddel.
Afhængig af situationen alarmeres der på VHF/telefon.

- **Kollision**
  Ved erkendelse af at kollision ikke kan undgås råbes der højt "PAS PÅ, VI KOLLIDERER".
  Besætningen flytter sig væk fra kollisionsområdet.
  Besætning holder fast og placerer sig, så de minimerer skadesrisiko fra kollisionen.
  Eventuel lækage og andre skader vurderes og forsøges udbedret, hvis det er sikkert.
  Afhængig af situationen alarmeres der på VHF/telefon.
- **Grundstødning**
  Bundens beskaffenhed samt bådens kontaktflade med grunden konstateres (på bedste vis).
  Situationen kan forsøges løst ved at flytte besætningen (vægt) ombord, sejlføring, motorkraft, assistance fra andre skibe eller eventuelle vandstandsforandringer.
- **Personskade (fysisk som psykisk)**
  Der udøves førstehjælp.
  Afhængig af situationen alarmeres der på VHF/telefon.
- **Skade på fremdrivningsmidler (sejl/motor)**
  Alternative fremdrivningsmidler overvejes.
  Såfremt alle fremdrivningsmidler er ineffektive, anmodes der om bugsering fra omkringliggende skibe via VHF.
  Såfremt bugsering ikke er mulig af omkringliggende skibe, alarmeres der via VHF/telefon.
  Smid evt. anker ved fare for grundstødning.
- **Skade på ror (Styringssvigt)**
  Skaden vurderes og udbedres om muligt.
  Hvis skaden ikke kan udbedres og der er egentlig styringssvigt kan båden forsøges nødstyret ved alternative metoder (en træplade i vandet, en trosse i vand på den side man ønsker at styre imod og lign.).
  Findes der ikke en effektiv måde til nødstyring, alarmeres der via VHF/telefon.
  Smid evt. anker ved fare for grundstødning.
- **Kæntring**
  Der dannes et overblik over besætnings tilstand.
  Besætningen samler sig i vandet og eventuelle personskader håndteres på bedste vis.
  Besætningen sørger for at holde sig fri af riggen, så der ikke opstår skade, hvis båden rejser sig igen.
  Hvis båden ikke rejser sig, alarmeres der med de alarmeringsmidler, der måtte være mulige at tilgå i den givne situation.
- **Masten knækker**
  Der dannes et overblik over situationen.
  Perspektiver til løsning af situationen:
  - Kan det bedre situationen at kaste anker?
  - Kan det bedre situationen at klippe riggen over (wire cutter)?
  - Hvilke wires kan med fordel klippes først? (Overvej hvor der er træk, og hvordan

belastningen ændrer sig efterhånden som wire cuttes)
- Kan masten surres fast til skibet?
- Skal sejlet skæres af eller bjærges på anden vis?

- **Bordfyldning / Lækage**
  Skaden vurderes, hvis en vurdering sikkert kan foretages.
  Skaden udbedres, hvis en udbedring kan foretages sikkert.
  Lænsepumpeslange føres over borde og lænsepumpe tændes, hvis pumpen er intakt og dette kan udføres på sikker vis.
  Perspektiver til udbedring:
  - Vil det lette situation at fremdrivning stoppes? (sejl bjærges, motor stoppes).
  - Vil det lette situationen at kaste anker? (Fx fare for grundstødning).
  - Vil det være fordelagtigt at sætte skibet på grund?
  - Er hullet rundt (søventil, slange el. lign.) kan der anvendes lækpropper.
  - Er der tale om en hane/ventil; kontroller om den kan lukkes og dermed stoppe indtrængen.
  - Er der tale om et ukurant hul kan der anvendes passende materiel (dyne, tæpper, puder el. lign.) til at stoppe hullet, hvorefter der kan forsøges med at støtte med en plade og efterfølgende afstivelse til at holde materiellet på plads. Alternativt kan der forsøges med at dækket hullet udefra ved at sænke et sejl, presenning eller andet under skibet og spænde det stramt til skroget, så hullet dækkes udefra.
  - Er hullet så højt på fribordet at det kan blotlægges for vand via krængning, kan skaden udbedres med en plastikpose eller lignende, der tapes over med større mængder post-tape.
  - Målet er at reducere indtrængen i så høj grad, at der kan lænses mere vand ud end der trænger vand ind. Lænsning kan ske både maskinelt via lænsepumpe og/eller via manuel lænsning med spande, gryder, eller hvad der forefindes egnet i situationen.

5. Beskrivelse af fartøjet og udrustning:
   Fartøjet er udstyret med redningsveste til alle ombord, en brandslukker, et brandtæppe, et førstehjælpskit, en håndholdt VHF, wirecutter, nedstryger, værktøjskasse, nødblus samt tæpper mod eventuel afkøling.

6. Besætningen og dens kompetencer:
   Frivillige skippere skal godkendes af Foreningen Aarhus Eventyrsejlere og vurderes ud fra deres realkompetencer og eventuelle certifikater/uddannelser.
   Der stilles ikke formelle krav til den øvrige besætning, udover en forpligtelse til at bidrage til sikker sejlads.

7. Operative forholdsregler, der skal følges af besætningen og passagerer:
   Sejladsen planlægges under hensyn til antallet af passagerer ombord.
   Ved natsejlads (efter solnedgang) bæres der altid redningsveste og lanterner anvendes jf. søvejsreglerne.

8. Forholdsregler, der sikrer redning ved ulykke:
   Ved behov for at forlade båden (forlis, brand el. lign.) alarmeres der via VHF/telefon inden skibet forlades (hvis muligt). Alle bærer redningsvest og besætning holder fysisk fast i hinanden, så alle holdes sammen og besætningen er lettere at finde for redningstjenesten. Der medbringes flydemidler, proviant og nødalarmeringsmidler (VHF, pyroteknik, telefoner, lydsignaler o.lign.) om muligt.
   At forlade båden bør være absolut sidste udvej.

9. Forholdsregler, der sikrer tilkaldelse af assistance ved ulykke:
   Det sikres før hver sejlads, at VHF-radioen er funktionsdygtig (virker + opladet batteri). Samt, at der er strøm på telefonerne ombord, og at de er i sikkerhed ift. vejret. Der kan med fordel installeres alarm-app, der angiver koordinaterne ved nødsignal fra telefonen.

10. Antal personer ombord:
    Antal personer, tidsrum og sejlruten organiseres gennem foreningens sejlkalender.
    Det er den frivillige skippers ansvar, at der er en person i land som reagerer, hvis skipperen/besætningen ikke er kommet hjem til planlagt tid og ikke kan kontaktes. I så fald kontaktes bestyrelsen. Kan bestyrelsen ikke kontaktes, kan der alarmeres efter eget initiativ.