



Svenska  
Seglarförbundet

# Handbok Säkerhetsledare 2025



# Handbok Säkerhetsledare

## Inledning

En arrangör av ett evenemang eller en tävling har ett ansvar för ordning och säkerhet för deltagare, funktionärer och besökare. Den här handboken ger ett stöd till klubbar och funktionärer vid genomförande av tävlingar och kappseglingar på vattnet genom att förklara och rekommendera väl beprövade metoder och processer för ökad säkerhet.

Handboken är baserad på Svenska Seglarförbundets bestämmelser och anvisningar i Tävlingsreglementet, Kappseglingsreglerna, World Sailing Race Management Manual samt insamlade kunskaper och erfarenheter från många erkänt duktiga och erfarna seglingsledare i Sverige och utomlands. De metoder och processer som beskrivs i handboken är i de flesta fall inte tvingande regler, utan en rekommendation och vägledning. I de fall metoden är en regel, så framgår det av texten med hänvisning till vilken regel som är tillämplig.

Den här handboken Säkerhetsledare är också rekommenderad att användas i tillämpliga delar vid träning och andra aktiviteter på vattnet.

### Svenska Seglarförbundets Säkerhetspolicy

Svensk segling har hög medvetenhet och kunskap om säkerhet på vattnet. Instruktorer, tränare och funktionärer, som är aktiva i Svenska Seglarförbundets verksamhet, förväntas visa gott sjömanskap och hålla en hög säkerhet genom att bland annat:

- följa de lagar och förordningar som gäller på sjön
- alltid använda flytväst på vattnet; vid tävling, träning och andra aktiviteter
- att använda dödmansgrepp vid framförande av motorbåt
- se till att båt och säkerhetsutrustning fungerar samt följer gällande regler och krav
- se till att säkerheten upprätthålls för alla deltagare på tävling och träning
- alltid visa hänsyn till miljön och alla som vistas i och i anslutning till tävlings- och träningsområdet samt vid behov ge all möjlig hjälp

På SSF:s sanktionerade tävlingar och SSF:s Seglarskolor är ovanstående punkter obligatoriska för SSF:s licensierade instruktörer, tränare och funktionärer samt övriga ledare. Den som inte följer dessa kan komma att avvisas från utbildningen eller tävlingsområdet.

**Vi ska vara förebilder för andra som vistas på sjön!**



## Innehållsförteckning

Inledning .....	2
Svenska Seglarförbundets Säkerhetspolicy.....	2
1. Planering av tävlingen.....	4
1.1 Roller och uppgifter vid en tävling .....	4
1.2 Säkerhetsorganisation .....	5
1.3 Styrande dokument .....	5
1.4 Säkerhetsanalys .....	5
2. Förberedelser inför genomförande .....	7
2.1 Säkerhetsplan .....	7
2.2 Säkerhetsbåtar .....	8
2.3 Kontakt med myndigheter .....	9
2.4 Säkerhetsbesiktningar .....	9
3. Dagligen vid kappsegling.....	10
3.1 Daglig säkerhetsbedömning .....	10
3.2 Säkerhetsgenomgång med funktionärer.....	11
3.3 Säkerhetsarbetet under kappsegling .....	12
3.4 Information till deltagarna och skepparmöte.....	12
4. Särskilda säkerhetsanvisningar .....	13
4.1 Bankappsegling med jollar och brädor .....	13
4.2 Om olyckan är framme .....	13
4.3 Säkerhet vid distanskappsegling .....	14
4.4 Säkerhet vid havskappsegling.....	15
5. Efter tävlingen.....	16
5.1 Rapport.....	16
5.2 Incidentrapport .....	16



## 1. Planering av tävlingen

### 1.1 Roller och uppgifter vid en tävling

En arrangör av en tävling, som ska vara en klubb ansluten till SSF, ska normalt utse en tävlingsledare eller projektledare för planering och genomförande av tävlingen. Tävlingsledaren ska tillsätta en kappseglingsskommitté, samt bör tillsätta en protestkommitté och en teknisk kommitté, för genomförandet av tävlingen. Kappseglingsskommittén leds av en seglingsledare och under seglingsledaren bör det finnas en utsedd säkerhetsledare.

**Tävlingsledaren/Projektledaren** är övergripande ansvarig för säkerheten för hela tävlingen.

**Seglingsledaren** är under projektledaren ansvarig för säkerheten på vattnet för deltagare och funktionärer.

**Säkerhetsledaren** ska stödja seglingsledaren och tävlingsledaren och utföra följande uppgifter:

- Stödja seglingsledaren och tävlingsledaren vid framtagning av en säkerhetsanalys
- Utarbeta en säkerhetsplan
- Utarbeta, vid behov, särskilda regler för säkerhet i seglingsföreskrifterna
- Förbereda säkerhetsbesiktning av deltagande båtar och funktionärsbåtar med stöd av tekniska kommittén
- Instruera funktionärer i säkerhetsorganisationen
- Dagligen leda och följa upp säkerhetsarbetet

**Deltagaren** har också ett ansvar för egen säkerhet. Enligt Kappseglingsreglerna är en båt skyldig att känna till och följa dessa regler:

- **KSR regel 1. Säkerhet**  
Hjälpa personer och farkoster som är i fara  
Medföra betryggande livräddningsutrustning och personlig flytutrustning
- **KSR regel 4. Beslut att kappsegla**  
En båt ansvarar själv för sitt beslut att delta i en kappsegling eller att fortsätta kappsegla
- **Inbjudan och seglingsföreskrifter samt klassregler**  
Bära personlig flytutrustning  
Bära kläder som skyddar mot nedkylning i vattnet  
Andra regler och villkor som kan gälla för båten eller tävlingen



# Handbok Säkerhetsledare

## 1.2 Säkerhetsorganisation

En tävling bör ha en utsedd säkerhetsorganisation som leds av säkerhetsledaren under seglingsledaren. Säkerhetsorganisationen består normalt dels av funktionärer som enbart har uppgifter inom säkerhetsorganisationen, dels funktionärer som har andra uppgifter i kappseglingskommittén, protestkommittén eller tekniska kommittén. Storleken på säkerhetsorganisationen är beroende av tävlingens art och omfattning.

Säkerhetsorganisationen bör tillsättas i god tid före tävlingen och säkerhetsledaren ska säkerställa att alla funktionärer i säkerhetsorganisationen har erforderlig utbildning och förutsättningar för uppgiften. Säkerhetsorganisationen bör också samlas före tävlingen och fördela roller och uppgifter samt utarbeta eller gå igenom säkerhetsplanen.

## 1.3 Styrande dokument

Beroende på typ av tävling bör säkerhetsledaren, utöver denna handbok, vara väl insatt i följande dokument:

- Kappseglingsreglerna, regler som berör säkerhet
- SSF:s Tävlingsreglemente, bestämmelser som berör säkerhet
- Handbok kappseglingsfunktionär
- Handbok seglingsledare, avseende säkerhet
- World Sailing Offshore Special Regulations (WS OSR)
- World Sailing Race Management Manual
- Respitregler och klassregler för aktuella båtklasser

## 1.4 Säkerhetsanalys

Tävlingsledaren ska med stöd av seglingsledaren och säkerhetsledaren utföra en säkerhetsanalys i god tid före tävlingen. Säkerhetsanalysen är en central del vid planeringen av en tävling och ska ligga till grund för genomförandet av tävlingen utifrån ett säkerhetsmässigt perspektiv.

**Säkerhetsanalysen huvudsakliga syfte är att säkerställa att säkerhetsorganisationen bemannas och utrustas på ett optimalt sätt, att lämpliga säkerhetsmässiga regler införs i inbjudan och seglingsföreskrifter samt att kappseglingskommittén är förberedd med olika alternativa åtgärder.**

I säkerhetsanalysen identifieras vilka risker som kan finnas beroende på bl.a. vilka deltagarna är, vilken typ av regatta det är samt geografiska och andra förutsättningar. På SSF:s webbsidor finns en mall för en säkerhetsanalys i



## Handbok Säkerhetsledare

form av en matris. Matrisen innehåller olika kategorier och risker, som kan stödja en arrangör med sin säkerhetsanalys.

I en säkerhetsanalys bör minimum följande kategorier analyseras och värderas:

- Tävländes ålder, kunskaper och färdigheter
- Typ av båtar och besättningsstorlek
- Typ av tävling
- Geografiska och meteorologiska förutsättningar
- Annan sjötrafik och andra aktiviteter
- Andra organisationer och räddningsresurser
- Funktionärer och funktionärsbåtar

För dessa olika kategorier identifieras och beskrivs riskerna och till dessa risker följer förslag på lämpliga säkerhetsmässiga åtgärder för att hantera riskerna.

Arrangören ska alltid eftersträva att minimera risker och deras konsekvenser. Vid övervägande av åtgärder för riskminimering är det lämpligt att gå igenom följande steg i prioritetsordning.

**Undvika risken och dess konsekvenser** genom att ta bort eller ändra aktiviteten eller det moment där risken finns. Exempel på sådana åtgärder kan vara att inte segla under vissa förhållanden eller med vissa båtar, välja annat banområde eller bansträckning.

**Minska risken eller konsekvenserna av risken** genom att ändra aktiviteten eller det moment där risken finns. Exempel på sådana åtgärder kan vara att välja annan bansträckning, anpassa format och genomförande, tillföra obligatorisk säkerhetsutrustning (klädsel, livflotte, VHF, AIS), utöka säkerhetsorganisationen, samverka med räddningstjänst och myndigheter.

**Acceptera risken** när det är mycket liten risk att händelsen inträffar eller när konsekvenserna av händelsen är rimliga eller acceptabla. När det här alternativet väljs är det viktigt att risken löpande följs upp och att åtgärder vidtas om värderingen förändras.

I SSF:s Tävlingsreglemente finns bestämmelser för säkerheten på tävlingar. Arrangören är skyldig att göra vissa av dessa bestämmelser till regler för deltagarna i inbjudan eller seglingsföreskrifter. Arrangören har också möjlighet att lägga till egna regler för säkerheten beroende på resultatet av säkerhetsanalysen. Exempel på formuleringar finns i SSF:s mallar till inbjudan och seglingsföreskrifter på SSF:s webbsidor.



## 2. Förberedelser inför genomförande

### 2.1 Säkerhetsplan

Innan tävlingen startar ska säkerhetsledaren ha utarbetat en säkerhetsplan. Säkerhetsplanen ska baseras på de förutsättningar, resurser och risker som identifierats i säkerhetsanalysen.

**En säkerhetsplan är till för att tydliggöra roller, uppgifter och områden för de funktionärer som ingår i säkerhetsorganisationen samt översiktligt beskriva säkerhetsarbetet. Säkerhetsplanen ska också innehålla kommunikationsvägar och kontaktuppgifter till funktionärer och andra organisationer som är delaktiga eller berörda av tävlingen och dess säkerhet.**

På SSF:s webbsidor finns en mall till hjälp för att ta fram en säkerhetsplan.

#### **Delar som ska inkluderas i en säkerhetsplan:**

- Tävlingsplats och banområde
- Sambandsplan VHF
- Kontaktuppgifter till funktionärer
- Samverkan med andra organisationer
- Roller och uppgifter i säkerhetsorganisationen
- Anvisningar för säkerhetsorganisationen

#### **Viktigt att tänka på:**

- Speciell försiktighet bör iakttas när det gäller juniorer och nybörjare
- Reducera risker
- Ha löpande uppföljning
- Planera säkerhetsorganisationen
- Utbilda och öva säkerhetspersonalen och övriga som har med säkerheten att göra. Till exempel: livräddning, köra båt, ta upp personer ur vattnet, bogsera, radiokommunikation m.m.
- Dokumentera
- Kommunicera säkerhetsplanen, var realistisk
- Ta hänsyn till eventuella speciella aspekter med avseende på tävlingens format, typer av båtar, klassregler och seglingsföreskrifter
- Var förberedd på allvarligare olyckor. Se till att det finns åtgärdsplan och krishanteringsplan samt diskutera åtgärder vid olika typer av olyckor



# Handbok Säkerhetsledare

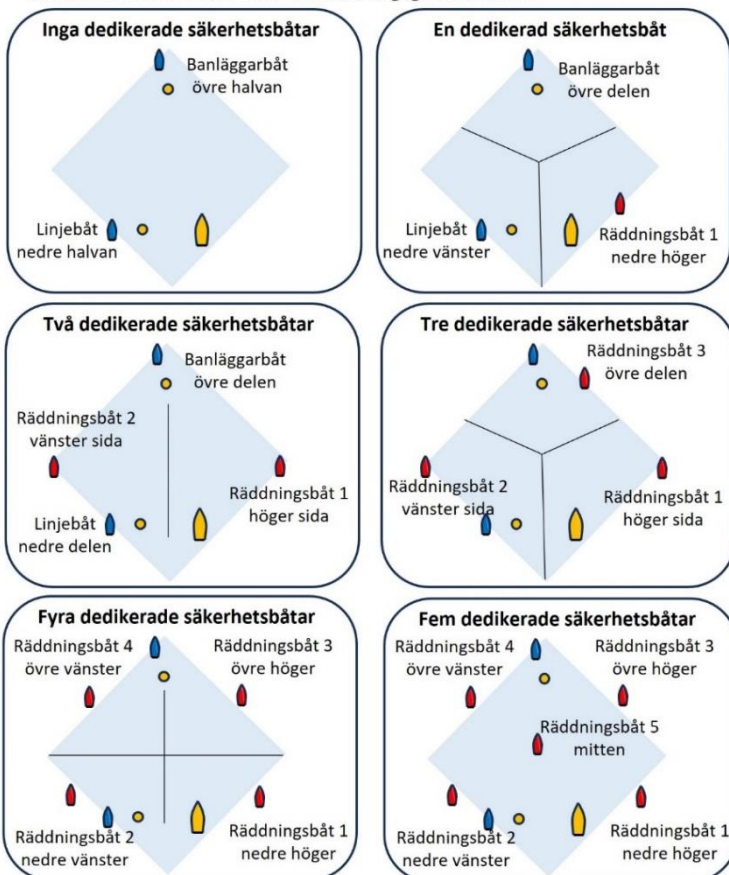
## 2.2 Säkerhetsbåtar

På de flesta tävlingar ska det finnas lämpliga säkerhetsbåtar avdelade endast för den uppgiften. Antalet säkerhetsbåtar ska vara anpassat till typ av tävlande båtar, antal deltagare och tävlingens art. Vid jolle- och bräckkappseglingar rekommenderas att antalet säkerhetsbåtar är cirka en på tio startande jollar eller brädor. Häften av bedömt antal säkerhetsbåtar bör utgöras av säkerhetsbåtar med enbart uppgift att vara säkerhetsbåt och övriga kan vara andra funktionärs- och domarbåtar. På tävlingar av typ sprintkappsegling, matchracing eller lagkappsegling kan domarbåtarna vara säkerhetsbåtar.

Det bör normalt vara minst två personer i varje säkerhetsbåt och dessa bör vara utrustade med kniv, hink, avbitartång för wire, bogsertamp, första förband och kommunikationsutrustning samt eventuellt även en filt vid kallt väder eller vätska vid varmt väder. På större tävlingar bör det finnas tillgång till sjukvårdsutbildad personal, och det är en fördel om de kan ingå i säkerhetsorganisationen på vattnet.

### Områden för säkerhetsbåtar

Det är att föredra om startfartyget, banläggargåten och linjebåten kan fokusera på genomförandet av kappseglingen och inte vara en del av säkerhetsarbetet. Dessa båtar bör bara engageras i nödfall.



En räddningsbåt ska normalt övervaka fältet av båtar och hålla sig i utkanten av det tilldelade området, utom när den utför en räddningsuppgift eller är beredd att hjälpa en kapsejsad eller skadad båt.





# Handbok Säkerhetsledare

## 2.3 Kontakt med myndigheter

Myndigheter och andra organisationer som berörs av tävlingen bör informeras om tävlingens omfattning, område och säkerhetsorganisation. Lämna och ta emot lämpliga telefonnummer som underlättar snabba kontakter.

- Räddningstjänsten
- Sjöpolisen
- Lotsar
- Hamnmyndigheten
- Sjöfartsverket
- Kustbevakningen
- Försvarsmakten
- SSRS

Lägg in telefonnummer till dessa organisationer i säkerhetsplanen för tävlingen.

## 2.4 Säkerhetsbesiktningar

På mästerskap ska, och vid övriga tävlingar bör, en besiktningsplan upprättas av tävlingens tekniska kommitté. Säkerhetsledaren bör kontakta tävlingens tekniska kommitté och föreslå särskilda punkter avseende båtarnas säkerhetsutrustning som ska kontrolleras före första start. På vissa tävlingar kan det också vara bra att låta tekniska kommittén kontrollera båtar på vattnet mellan eller efter kappseglingar.

På en tävling på grön nivå bör funktionärerna hjälpa deltagarna att säkerställa att de har rätt säkerhetsutrustning och att de vet hur man använder den.

På SSF:s webbsidor finns mallar för säkerhetsbesiktning.



# Handbok Säkerhetsledare

## 3. Dagligen vid kappsegling

### 3.1 Daglig säkerhetsbedömning

Varje tävlingsdag bör en säkerhets- och riskbedömning utföras av seglingsledaren och säkerhetsledaren. Säkerhetsbedömningen är en komplettering av den övergripande säkerhetsanalysen och där dagsaktuella förhållanden och förutsättningar vägs in.

Säkerhetsbedömningen kan lämpligen göras med hjälp av en riskmatris enligt exempel nedan. Först identifieras de huvudsakliga faktorer som påverkar riskerna. Dessa faktorer bör kunna återfinnas i säkerhetsanalysen. Varje faktor bedöms sedan utifrån låg, medel eller hög risk, därefter kan en summering av det totala riskvärdet göras. På SSF:s webbsidor finns en mall för riskbedömning.

Riskvärde	1	2	3	4
<b>Vindstyrka</b>	0-4 m/s	5-7 m/s	8-11 m/s	12-15 m/s
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Vindriktning*</b>	Syd	Ost	Väst	Nord
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Lufttemperatur</b>	25-20°C	20-15°C	15-10°C	10-0°C
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Kyleffekt**</b>	Ingen	Liten	Märkbar	Kraftig
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Banområde</b>	Skyddad vik	Skärgård	Öppen kust	Hav
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Nivå på tävlande</b>	Svart	Röd	Blå	Grön
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Säkerhetsorganisation</b>	Väldimensionerad	Delvis dedikerad	Delvis dedikerad	Ej dedikerad
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Tid på vattnet***</b>	1-2 tim	2-3 tim	3-5 tim	>5 tim
Riskenivå	Låg risk	Låg/medel risk	Medel/hög risk	Hög risk
<b>Summa riskvärden</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>0</b>

I exemplet ovan kan det dagsaktuella riskvärdet summeras till 18. Enligt tabellen nedan innebär det medelhög risk och Kappseglingsskommittén bör överväga att vidta åtgärder så att riskerna reduceras eller konsekvenserna av vissa händelser kan hanteras. Det kan vara att ha kortare kappseglingar, segla på ett mer skyddat område eller ha fler säkerhetsbåtar på vattnet.



# Handbok Säkerhetsledare

<b>Total risknivå</b>	<b>18</b>
<b>Hög risk</b>	32
	30
	28
	26
	24
<b>Medelhög risk</b>	22
	20
	18
<b>Låg risk</b>	16
	14
	12
	10
	8

Syftet med matrisen är att göra kappseglingskommittén och säkerhetsorganisationen uppmärksamma på de specifika riskerna för dagen, så att lämpliga förberedelser och åtgärder vidtas för att minska riskerna eller dess konsekvenser. Den totala summan på risknivån ger en bra översiktlig bild på dagens risknivå, men även om totalsumman ger låg eller medelhög risk, så kan ett enskilt högt riskvärde vara allvarligt i sig. Om man har ett eller flera sådana, bör man gå tillbaka till säkerhetsanalysen för att hitta lämpliga åtgärder.

## 3.2 Säkerhetsgenomgång med funktionärer

Säkerhetsledaren bör varje dag ha ett kort möte med funktionärerna i säkerhetsorganisationen. Det kan ske i samband med seglingsledarens allmänna funktionärsmöte på morgonen eller som ett separat möte.

På säkerhetsgenomgången bör följande punkter avhandlas:

- Kontroll av att säkerhetsorganisationen är tillräckligt bemannad
- Kontroll att alla är insatta i säkerhetsplanen, gå igenom säkerhetsplanen, ändringar eller tillägg till säkerhetsplanen
- Fördela uppgifter och områden till säkerhetsbåtarna
- Väder och dess påverkan på säkerheten
- Förväntade händelser under dagen, t.ex. annan sjöfart
- Antalet startande för dagen
- Vilka coach-båtar som kan vara tillgängliga vid insatser
- Kontroll av säkerhetsbåtar och säkerhetsmateriel
- Mat och dryck
- Genomför sambandskontroll med säkerhetsorganisationen på väg ut till banområdet



# Handbok Säkerhetsledare

## 3.3 Säkerhetsarbetet under kappsegling

Säkerhetsorganisationen bör leva efter devisen: först ut och sist in. Så snart båtar börjar sjösättas eller lämna hamnen, bör det finnas någon säkerhetsbåt på vattnet. Någon säkerhetsbåt bör också vara kvar på vattnet tills den sista båten har kommit i hamn eller tagits upp.

Kappseglingskommittén har normalt information om antal deltagare, men säkerhetsledaren bör också vara informerad om detta. Säkerhetsledaren ska före, under och efter kappsegling utföra dessa uppgifter:

- Kontrollera att alla funktionärer i säkerhetsorganisationen har rätt utrustning och är insatta i säkerhetsplanen
- Följ väderutvecklingen och väderleksrapporterna
- Följ utvecklingen på banorna, övervaka säkerheten för deltagare och funktionärer och var beredd att göra justeringar i organisationen
- Kontrollera vilka båtar som verkligen har startat och notera båtar som avbryter kappseglingen. Kommunicera med seglingsledaren.
- Rapportera till seglingsledaren när förhållanden råder som påverkar säkerheten och föreslå lämpliga åtgärder
- Håll uppsikt även mellan kappseglingar så att ingen båt försvinner utom synhåll eller behöver hjälp av något slag
- Kontrollera efter avslutad kappsegling att inga båtar är kvar på banområdet

## 3.4 Information till deltagarna och skepparmöte

Redan när deltagarna anländer till tävlingsplatsen bör man informera om faciliteter och säkerhet avseende bryggor, hamnplan, sjösättningsramper m.m. samt transportvägar och parkering för bilar och trailers. Detta görs lämpligen genom att någon funktionär avdelas för att ta emot deltagarna när de anländer.

På de flesta tävlingar genomförs normalt ett skepparmöte eller besättningsmöte före första start. Skepparmötet ger en möjlighet för seglingsledaren eller säkerhetsledaren att informera de tävlande om hur säkerheten är hanterad på vattnet. Det kan vara vilka instruktioner säkerhetsbåtarna har, vad som gäller om en båt utgår, om det finns områden som inte är seglingsbara, lämpligt område att söka skydd under paus vid mycket vind, hur vi skyddar oss bäst under rådande väderförhållanden, annan båttrafik eller sjöfart och liknande. Underlaget ska komma från säkerhetsanalysen.



### 4. Särskilda säkerhetsanvisningar

#### 4.1 Bankappsegling med jollar och brädor

Jolle- och brädseglare är särskilt utsatta vid hårda vindar, hög sjö och låga temperaturer. Beroende på årstid och förhållanden behöver arrangören överväga särskilda regler för deltagarna. Det kan vara krav på kläder som motverkar nerkylning, visselpipa i flytvästen eller bogserlina ombord.

De flesta jolle- och brädseglare är vana att hantera sina båtar under olika förhållanden, utom möjligen unga deltagare på grön nivå. Kapsejsning är vanligt, även för de mest erfarna, och det är oftast odramatiskt.

En säkerhetsbåt bör alltid närma sig en kapsejsad båt, men med försiktighet, och på så vis visa för deltagaren att det finns en säkerhetsbåt på plats. Säkerhetsbåten ska dock inte ingripa förrän det är nödvändigt eller om personen ber om hjälp. Säkerhetsbåten ska inte heller ligga för nära eftersom en jolle som rätas upp ibland kapsejsar igen när vinden tar tag i seglet.

När en jolle behöver hjälp av en säkerhetsbåt för att rätas upp är det viktigt att närma sig jollen och personen med stor försiktighet. Om personen själv kan räta upp jollen, men bara behöver stöd att hålla fast jollen så att den inte kapsejsar igen, är det mest effektiva att ta tag i stäven på jollen och hålla stäven mot vinden. Om personen är utmattad eller nerkyld och inte klarar att resa jollen själv, är det viktigt att först lyfta ombord personen på säkerhetsbåten. Därefter kan man besluta om ytterligare åtgärder.

När en jolle ska bogseras bör det alltid finnas en person ombord. Om det inte är möjligt, bogseras en jolle säkrast med mast och segel nertagna samt utan roder. På många jollar saknas beslag för surring av bogsertamp och då är det oftast bäst att surra bogsertampen runt masten. Bogsera med måttlig fart och undvik ryck. Håll hela tiden uppsikt bakåt.

Brädor samt brädor eller andra båtar med foils har ofta låg vikt och är av den anledningen mindre svåra att hantera. Emellertid är ofta fenor och liknande mycket ömtåliga och dessutom vassa. Extra stor försiktighet bör därför iaktas vid hantering av brädor.

#### 4.2 Om olyckan är framme

När en olycka har inträffat, och då det har uppstått personskador eller allvarliga sakskador, ska i första hand de avdelade säkerhetsbåtarna användas. Dessa har utbildning och utrustning för att agera på rätt sätt. I andra hand, och i samråd med seglingsledaren, kan andra funktionärsbåtar användas. Stödpersoner (tränare, coacher, föräldrar) kan ofta också vara till hjälp, särskilt när det gäller att ta hand om båtar som kapsejsat eller havererat.



# Handbok Säkerhetsledare

**Kom ihåg att alltid undsätta personer i fara först, därefter utrusning och båtar.**

**När en allvarlig personskada har inträffat vidtas följande åtgärder:**

- Säkerhetsledaren avdelar en säkerhetsbåt eller två personer, som tar hand om den skadade
- En person avdelas att larma räddningstjänsten samt möta upp ambulans eller motsvarande (mötesplats framgår av säkerhetsplanen)
- Säkerhetsledaren informerar seglingsledaren och eventuellt tävlingsledaren (eller tävlingsexpeditionen i land)
- Tävlingsledaren eller tävlingsexpeditionen tar fram den skadades namn och eventuella kontaktuppgifter till anhöriga. Dessa delges räddningstjänsten.
- Av säkerhetsplanen bör det framgå vem i tävlingsledningen som gör eventuella uttalanden i media
- Säkerhetsledaren och tävlingsledaren förbereder för eventuella behov av krishantering för deltagare och funktionärer

Vissa dramatiska händelser kan få stora effekter på de som drabbats, men också omgivningen. Det är viktigt att det finns en beredskap hos arrangören att hantera en kris. Normalt har alla klubbar krisplaner och tävlingens säkerhetsledare behöver vara insatt i en sådan plan och kontrollera att krisplanen innehåller åtgärder lämpade för den aktuella tävlingen. Riksidrottsförbundet har både anvisningar och utbildningar för krishantering.

## 4.3 Säkerhet vid distanskappsegling

Distanskappsegling är i SSF:s Tävlingsreglemente definierat som kappsegling på en bana som sträcker sig över ett stort område i skärgård eller nära kusten där rundningsmärken kan vara öar, fyrar, sjömärken och liknande och som normalt tar mellan två och tolv timmar att segla.

Om distanskappseglingen sträcker sig till stor del över öppet hav eller om kappseglingen pågår under mörker, så ska arrangören särskilt analysera riskerna och överväga lämpliga säkerhetsmässiga åtgärder. På sådana tävlingar kan arrangören välja att tillämpa World Sailing Offshore Special Regulations, Cat 4 eller Cat 5, med lämpliga anpassningar.

När banan planeras bör arrangören ha en uppfattning om deltagande båtar djupgående och eventuella manövermässiga begränsningar samt navigatoriska farligheter vid rundningsmärken, förväntad fritidsbåtstrafik och annan sjöfart, så att onödiga risker undviks. Det är alltid upp till deltagarna att själva



# Handbok Säkerhetsledare

navigera på ett säkert sätt, men om banan sträcker sig över områden med högre risk än normalt, bör deltagarna informeras om detta.

Det är viktigt att tävlingens inbjudan eller seglingsföreskrifter innehåller regler för säkerhet anpassade just för den aktuella distanskappseglingen. Det kan vara att OSR Cat x gäller, att sjövägsreglerna gäller mellan solens ned- och uppgång, vilken säkerhetsutrustning som ska finnas ombord, krav på rapportering m.m. På SSF:s webbsidor finns mallar för inbjudan och seglingsföreskrifter.

## 4.4 Säkerhet vid havskappsegling

Havskappsegling är i SSF:s Tävlingsreglemente definierat som kappsegling på en bana som helt eller delvis går utanför vatten som är skyddade av land eller skärgård och som normalt tar mer än tolv timmar att segla. Havskappsegling kan delvis genomföras under mörker.

När banan planeras bör arrangören ha en god uppfattning om eventuell förekomst av annan större fartygstrafik, trafiksepareringszoner, skyddsområden av olika slag samt andra navigatoriska begränsningar eller farligheter. Det är en rekommendation att kontakta Sjöfartsverket och andra maritima organisationer som kan ha information om förutsättningarna för kappsegling i olika havsområden. Om de deltagande båtarna kan komma att korsa genom områden som det är förbjudet att passera, bör arrangören införa motsvarande förbud i tävlingens inbjudan eller seglingsföreskrifter.

På en havskappsegling ska lägst World Sailing Offshore Special Regulations Cat 3 tillämpas. Arrangören får göra anpassningar i dessa bestämmelser, men det ska ske i samråd med SSF.

På en havskappsegling bör det vara ett krav att alla deltagande båtar är utrustade med VHF, AIS och mobiltelefon. Även personliga nödsändare (PLB) kan vara bra att ha med ombord. Båtarna bör också åläggas att rapportera in passage av vissa punkter till tävlingsledningen via VHF (kanal enligt säkerhetsplanen, anges i seglingsföreskrifterna) eller mobiltelefon. Det rekommenderas därför att arrangören inrättar en lägescentral där säkerhetsorganisationen hela tiden kan följa båtarna.

Arrangören ska i god tid före tävlingen kontakta sjöräddningsorganisationer och Kustbevakningen. Här ska man informera om hur uppföljning av de tävlande båtarna sker, vilken löpande information som ska utbytas inför och under kappsegling, hur kommunikation sker mellan båtar och sjöräddningsresurser samt hur ledning av sökinsatser görs. I samband med en räddningsinsats är det normalt Sweden Rescue som leder och kommunikation sker direkt mellan nödställd båt och räddningsledare på VHF kanal 16.

Deltagande båtar ska uppmanas att lämna in en komplett besättningslista med namn och kontaktuppgifter samt namn och kontaktuppgifter till närmast



# Handbok Säkerhetsledare

anhörig. Det kan också vara en bra metod att låta deltagande båtar passera t.ex. en gate strax före start, så att kappseglingsskommittén kan notera vilka båtar som faktiskt startar. Båtar som avbryter kappseglingen ska snarast meddela tävlingsledningen/ledningscentralen.

Det är viktigt att tävlingens inbjudan eller seglingsföreskrifter innehåller regler för säkerhet anpassade just för den aktuella havskappseglingen. Det kan vara att OSR Cat x gäller, att sjövägsreglerna gäller mellan solens ned- och uppgång, vilken säkerhetsutrustning som ska finnas ombord, krav på rapportering m.m. På SSF:s webbsidor finns mallar för inbjudan och seglingsföreskrifter.

## 5. Efter tävlingen

### 5.1 Rapport

Efter genomförd tävling rekommenderas tävlingsledaren, seglingsledaren och säkerhetsledaren att gemensamt summera tävlingen och notera erfarenheter. Slutsatser om säkerhetsarbetet under tävlingen som kan vara till nytta för den arrangerande klubben, t.ex. planer, utrustning, anläggningar, skickas lämpligen till klubbens kansli eller motsvarande. Erfarenheter av eller synpunkter på bestämmelser, anvisningar och rekommendationer som tagits fram av SSF kan skickas till SSF:s kansli.

Om tävlingen har varit ett svenskt mästerskap ska arrangören skicka in en mästerskapsrapport. I den rapporten finns det också möjligheter för säkerhetsledaren att lämna kommentarer rörande säkerhetsarbetet på tävlingen.

### 5.2 Incidentrapport

Allvarliga händelser som föranlett dödsfall, allvarliga personskador eller totalhaveri (förlust) av båt i samband med kappseglingsverksamhet, ska rapporteras till Svenska Seglarförbundet. Även incidenter som var nära att leda till ovanstående skador eller där det finns viktiga erfarenheter att ta lärdom av, bör också rapporteras in.

Om tävlingen där det skett en allvarlig incident är ett internationellt mästerskap eller ett World Sailing Event, ska rapportering också göras till World Sailing via Incident Reporting Form på World Sailings hemsida..



