

Säkerhetsanalys för regatta

2025-02-07

Det här är en matris som kan användas för att göra en säkerhetsanalys inför en regatta.

Med hjälp av matrisen kan arrangören definiera sin regatta och förväntade deltagare samt identifiera de största riskerna

I kolumnen Säkerhetsmässiga åtgärder finns förslag på olika åtgärder och förberedelser arrangören kan göra.

Kategori	Beskrivning av risk	Tävlingens förutsättningar	Rekommendationer
Tävlandes erfarenhet			
Grön	Tävlande på denna nivå har begränsade erfarenheter av kappsegling och kan vara ovana att hantera en båt i vissa situationer.		Banområdet ska vara skyddat och anpassat till rådande förhållanden. Funktionärer och tränare ska finnas tillgängliga för att ge stöd till deltagarna.
Blå	Tävlande på denna nivå har erfarenhet av kappsegling och grundläggande kunskaper att hantera en båt i utsatta situationer.		Kappseglingsskommittén ska anpassa banområde och genomförande efter deltagare och förhållanden. Alternativ ska finnas för olika vädersituationer.
Röd	Tävlande på denna nivå har goda kunskaper och erfarenheter. De kan normalt hantera sin båt i svåra situationer.		Kappseglingsskommittén informerar deltagarna om väder och andra förutsättningar. Säkerhetsorganisationen kan anpassas till de förhållanden som råder.
Svart	Tävlande på denna nivå har mycket goda kunskaper och erfarenheter. De kan normalt hantera sin båt i hårt väder och svåra situationer.		Kappseglingsskommittén informerar deltagarna om väder och risker i banområdet samt andra förutsättningar.

Tävlandes ålder			
<13	Barn har mycket begränsad förmåga att bedöma risker och förstå konsekvenserna. Barn kan i många fall agera irrationellt.		Vuxna måste finnas tillgängliga för att bedöma situationen och fatta beslut om vilka åtgärder som ska vidtas. Föräldrar och tränare instrueras att stödja säkerhetsorganisationen.
13-23	Ungdomar utvecklas i olika takt, men tar generellt högre risker och underskattar konsekvenserna. Ungdomar agerar ofta spontant, men har normalt goda fysiska förutsättningar att hantera uppkomna situationer.		Kappseglingskommittén bedömer situationen och fattar beslut om åtgärder anpassade efter deltagarnas nivå. Tränare instrueras att stödja säkerhetsorganisationen.
>24	Vuxna förväntas ta eget ansvar för sin och andras säkerhet samt förstå konsekvenserna av sitt agerande.		Kappseglingskommittén informerar deltagarna om rådande förhållanden samt genomför tävlingen enligt de regler och metoder som framgår av inbjudan. Säkerhetsorganisationen anpassas efter deltagarnas nivå och typ av tävling.

Besättningsstorlek			
1	Risk att personen ombord inte ensam kan hantera olika situationer, t.ex. vid personskada, kapsejsning eller skada på utrustning.		Säkerhetsorganisationen ska kunna ta hand om personer och båtar om vädret innebär ökad risk för kapsejsningar, haverier och liknande.
2	Risk att personerna ombord inte kan hantera båten i vissa situationer om en person skadas eller faller överbord.		Säkerhetsorganisationen ska kunna stödja personer och båtar om vädret innebär ökad risk för kapsejsningar, haverier och liknande.
>2	Besättningen förväntas kunna lösa de flesta situationer på egen hand alternativt påkalla hjälp vid behov.		Säkerhetsorganisationen ska övervaka och vara beredd lämna stöd till båtar som begär det.

Typ av båtar			
Jollar, brädor	Jollar och brädor är sjövärdiga och lättmanövrerade under normala förhållanden, men kräver god fysik och skicklighet av besättningen under hårda väderförhållanden. Jolleseglare, och i synnerhet brädseglare, har hög risk för nerkylning vid kallt väder eller låg vattentemperatur.		Tävlingens genomförande anpassas till deltagarnas nivå och ålder samt rådande förhållanden. Banområdet bör inte innebära lång utsegling och den totala tiden på vattnet bör hållas till en rimlig nivå. Särskilda regler för säkerheten bör skrivas in i inbjudan eller seglingsföreskrifter
Kölbåtar	Kölbåtar är generellt mycket sjövärdiga och har som regel vid distans- eller havskappseglingar en del egen säkerhetsutrustning. Vid grundstötning kan en kölbåt behöva stöd för att komma loss.		Behovet av säkerhetsbåtar är förhållandevis litet, men en kontinuerlig uppföljning bör finnas. Kommunikation mellan kappseglingsskommittén och deltagande båtar kan lämpligen ske via VHF.
Flerskrov	Katamaraner kan ha höga farter och vid kapsejsning eller kollisioner finns risk för personskador eller skador på utrustning. Efter kapsejsning kan en katamaran vara svår att räta upp för besättningen.		Banan bör anpassas så att om möjligt snabba och långsamma båtar inte blandas. Banområdet bör också vara stort, då flerskrovsbåtar behöver mer utrymme än enskrovsbåtar. Säkerhetsorganisationen bör ha träning i att undsätta flerskrovsbåtar samt hjälpa personer som fastnat under båten.
Foilande	Foilande jollar eller brädor är extremt snabba och kapsejsar lätt, men oftast utan fara för besättningen. Dock är alla foils vassa och ömtåliga, vilket kräver försiktig hantering.		Foilande jollar eller brädor bör inte vara på samma bana som andra båtar. Säkerhetsorganisationen behöver vara utbildad på hantering av foilande jollar och brädor.

Typ av tävling			
Bankappsegling	Arrangören kan alltid ha uppsikt över hela banområdet och alla deltagande båtar. Stora startfält på begränsad yta kan skapa vissa konflikter med annan sjötrafik.		Säkerhetsorganisationen anpassas efter antal deltagare och förväntade förhållanden. Dedikerade säkerhetsbåtar och någon sjukvårdskunnig funktionärer ska finnas på större tävlingar och om det är jollar.
Distanskappsegling	Båtarna är till stora delar utom synhåll för arrangören och båtarna behöver ta stort eget ansvar för säkerheten.		Inbjudan och seglingsföreskrifter bör innehålla regler om säkerheten anpassade efter tävlingens art och utsträckning, t.ex. OSR Cat 3/4. Arrangören bör ha någon form av elektronisk uppföljning (t.ex. AIS) eller krav på rapportering vid vissa passager/rundningar.
Havskappsegling	Båtarna är utom synhåll för arrangören och har ofta ganska långt till land eller skyddade vatten. Havskappsegling som pågår flera dagar har sämre förvarning i väderprognoser.		Inbjudan och seglingsföreskrifter ska innehålla regler om säkerheten enligt OSR Cat 3 eller 4. Arrangören ska ha någon form av elektronisk uppföljning (t.ex. AIS) samt krav på rapportering vid vissa passager/rundningar.
Sprint, matchracing	Dessa genomförs nästan alltid på skyddade vatten nära land och det finns oftast god tillgång till funktionärsbåtar.		Domarbåtar och andra funktionärsbåtar får utgöra säkerhetsbåtar. Någon sjukvårdskunnig funktionär bör finnas i säkerhetsorganisationen.
Parasegling	De tävlande kan ha olika förutsättningar och behov, men generellt innebär fysiska funktionsnedsättningar att personerna inte fullt ut själva kan hantera sina båtar vid kapsejsning eller haveri.		Samtala med seglarna om deras behov och anpassa genomförandet och säkerheten efter det. Någon eller några funktionärer bör ha erfarenhet av att arbeta med personer med funktionsnedsättning.

Banområde			
Skyddad vik	Banområdet ligger nära land och låg risk för höga vågor. Grund kan finnas i området och viss risk att annan sjötrafik kanaliseras genom banområdet.		Funktionärsbåtar, tränare och andra båtar kan utgöra säkerhetsbåtar om inga exceptionella förhållanden förväntas.
Skärgård	Banområdet ligger som regel nära land och begränsad risk för höga vågor. Viss risk för grund, farleder och oberäknelig sjötrafik.		Banan bör läggas där det är låg risk för konflikt med annan sjötrafik och där banben går över farliga områden (grund, restriktionsområden m.m.) Alternativ bansträckning bör finnas vid hårda väderförhållanden.
Öppen kust	Kan vara långt till skyddat vatten och risk för höga vågor. Generellt svårare för arrangören att ha uppsikt över båtar som kappseglar. Större fartygstrafik kan finnas i området.		Banan bör läggas där det är låg risk för konflikt med annan sjötrafik. Säkerhetsorganisationen anpassas efter rådande förhållanden och ska ha förmåga att agera i höga vågor och stora avstånd.
Hav	Långt till skyddat vatten och risk för höga vågor. Arrangören kan inte ha uppsikt över deltagande båtar och möjligheterna till snabb undsättning är begränsade. Yrkessjöfart kan förekomma och vara svåröversäglig.		Banan bör läggas där det är låg risk för konflikt med annan sjötrafik. Säkerhetsorganisationen bör ha förberett samverkan med lokala räddningsresurser och organisationer.

Tid på dygnet			
Dag	Båtarna kan se varandra om inte sikten är nedsatt. Vanliga regler och metoder tillämpas och riskerna är normalt låga.		
Natt	Även vid god sikt är det svårt för båtar att se avstånd, vinklar m.m. samt identifiera olika båtar. Kappseglingsreglerna är svåra att tillämpa under mörker.		Inbjudan eller seglingsföreskrifter bör ange att sjövägsreglerna gäller under dygnets mörka del. Båtarna ska ha korrekta lanternor samt bör ha AIS.

Väderförhållanden			
Lufttemperatur	Låg lufttemperatur i kombination med hård vind, ökar risken för nerkylning. Mellan kappseglingar finns också risk för nerkylning. Under varma förhållanden tappar man mycket vätska och det finns risk för vätskebrist eller värmeslag.		Inbjudan eller seglingsföreskrifter ska vid jolleseglingar innehålla regler som ställer krav på kläder som motverkar nerkylning. Säkerhetsbåtar bör vara utrustad med värmande filter och vätska. Tiden mellan kappseglingar bör hållas till ett minimum.
Vattentemperatur	Låg vattentemperatur innebär mycket stor risk för snabb nerkylning av person som är i vattnet. Fingrar kan lätt domna och motoriken försämras.		Se rekommendation ovan.
Vind	Hårda vindar utsätter både besättning och utrustning för stora påfrestningar. Farterna ökar och konsekvenserna vid kollisioner eller haverier kan vara stora.		Beroende på typ av kappsegling kan vindbegräsningar för genomförande, alternativt banområde eller alternativ bana övervägas.
Sjöhävning	Översköljande vågor försämrar sikten och det är svårt att se andra båtar och märken. Ökad risk för närsituationer om båtar har olika hastigheter på undanvind (surf/planing). Risk för sjösjuka.		Säkerhetsorganisationen bör vara förberedd på att kunna ta ombord personer eller bärga/bogsera segelbåtar i grov sjö. Beroende på typ av kappsegling kan alternativt banområde övervägas.
Ström	En båt hamnar där man inte avser att hamna. Fastna i rundningsmärken.		Informera de tävlande om förhållandena.
Nedsatt sikt	Risk för kollisioner. Risk att man tappar bort sig, försvinner från banområdet.		Kappsegling ska inte genomföras i dimma med båtar som saknar utrustning för sådana förhållanden. Om det finns risk för dimma under pågående kappsegling ska alla informeras om detta. Alla ska vara utrustade för navigering i nedsatt sikt.
Åska	Blixtnedslag i mast. Kraftiga vindar från olika håll, vindskiften, kastbyar, kraftigt regn, försämrad sikt.		Kappsegling ska inte genomföras under åskväder. Avvakta eller avbryt pågående segling tills ovädret har gått över. Uppsök om möjligt skydd. Alla funktionärsbåtar och följbåtar måste övervaka hela fältet.

Annan sjötrafik			
Fritidsbåtar	I vissa områden och under vissa tider på året kan det vara många fritidsbåtar i och omkring banområdet. Det innebär ökade risker för konflikter mellan tävlande båtar och icke tävlande båtar.		Undvik att lägga banområdet i de tätaste trafikerade områdena. Informera deltagarna om fritidsbåtstrafiken och tydliggör att sjövägsreglerna gäller i sådana möten. Säkerhetsorganisationen kan stödja genom att informera eller försöka vinka undan fritidsbåtar.
Passagerarbåtar	I skärgårdsmiljö förekommer en hel del passagerartrafik. Dessa går på tidtabell och går inte gärna några omvägar runt banan.		Arrangören bör ta kontakt med aktuella trafikbolag och informera om tävlingen. Deltagarna informeras också om förekomsten av passagerarbåtar. Om möjligt anpassas ut- och insegling samt starttider efter tidtabellerna.
Handelsfartyg	Större handelsfartyg trafikerar endast kända leder i skärgården. Till sjöss kan de uppträda mer oregelbundet och svåröversägbart.		Kontakta Sjöfartsverket (lotsar), VTS eller motsvarande för information om hur handelssjöfarten förväntas uppträda. Informera myndigheterna (Stockholm Radio) om tävlingen. Informera deltagarna. Inbjudan eller seglingsföreskrifter bör innehålla regler för hur tävlande båtar ska uppträda i förhållande till yrkessjöfarten, farleder, trafikseparering m.m.
Militär	Marin militär trafik kan förekomma i stor omfattning i vissa områden och vissa tider på året. Marina fartyg försöker oftast uppträda med försiktighet mot fritidsbåtar, men kan ibland inte undvika att dra upp stora svallvågor.		Om tävlingen genomförs i ett område där militär sjötrafik är vanligt förekommande, bör arrangören kontakta Försvarsmakten i god tid för att försöka samordna. Informera deltagarna om militär sjötrafik förväntas i större omfattning.

Externa räddningsresurser			
SSRS			SSRS har god förmåga att undsätta båtar i fara. Om det finns en SSRS-station i närheten av tävlingsplatsen bör kontakt med den etableras.
Sjöfartsverket			Sjöfartsverket leder sjöräddningstjänsten och har viss kontroll över sjötrafik. Kontakt med Sjöfartsverket är rekommenderat vid t.ex. distans- eller havskappsegling.
Polis, Kustbevakning			Polis och Kustbevakning är sällan berörda av kappseglingsverksamhet.
Försvarmakten			Om marinen har övningsområde eller övning i närheten av tävlingsplatsen bör kontakt etableras i god tid före tävlingen.

Funktionärer och funktionärsbåtar			
Dedikerade för säkerhetsorganisationen			Funktionärer med enbart uppgifter för säkerhetsorganisationen och som dessutom har utbildning eller erfarenhet för det, är bästa lösning.
Övriga funktionärer			En säkerhetsorganisation som är en kombination av dedikerade personer och övriga funktionärer är en acceptabel lösning för de flesta tävlingar.
Säkerhetsbåtar			Säkerhetsorganisationen bör på bankappsegling ha tillgång till dedikerade båtar för uppgiften.
Övriga funktionärsbåtar			Banläggarbåtar, domarbåtar och även tränare i båtar ska alltid vara beredda att stödja säkerhetsorganisationen.