

Sikkerhedsinstruks for sejlads med Limfjordssjægten EMBLA L44

Hvilket fartøj gælder denne sikkerhedsinstruks for?

Denne sikkerhedsinstruktion gælder for sejlads med limfjordssjægten "EMBLA" som foretages i det tidsrum hvori fartøjet varetages af FDF Aalborg Søkrede.

EMBLA har følgende data:

Dimensioner

Længde over alt: 830cm

Skroglængde: 790cm

Største bredde: 253cm

Deplacement (Sejlklar men uden besætning) 1850Kg

Dybgang (Sejlklar men uden besætning) 75cm

Fjernkending

Hvidt, klinkbygget træskrog med lakeret fenderliste og grønt ringdæk

Smakkerig med røde sejl, og sejlnummer L44 med sorte bogstaver i storsejlet.

Rig

EMBLAs rig består af stagfok, storsejl samt et topsejl som kan anvendes i let vind

EMBLA benævnes herefter "Fartøjet"

1. Identifikation af rederen

FDF Aalborg Søkrede
Vestre Fjordvej 67
9000 Aalborg

Det overordnede rederansvar påligger bestyrelsen i FDF Aalborg Søkrede, og i sidste instans bestyrelsesformanden

Nina Schjoldager
Spurvevej 9
9400 Nørresundby

Fartøjet ejes imidlertid af Limfjordens Træskibslaug, men dette stiller fartøjet til rådighed for FDF Aalborg Søkrede i sommerperioden, og har derfor ikke direkte indflydelse på sejladsaktiviteter med fartøjet.

2. Sejladsaktiviteter

Sejladsområde:

Fartøjets sejladsområde er i almindelighed Limfjorden mellem Hals og Løgstør.

Mod øst afgrænses sejladsområdet af længegraden E010 19.0'

Mod vest afgrænses sejladsområdet af en linje igennem sydafmærkningen i nordsiden af renden over Løgstør grunde (Pos. N56 57.9 E009 12.7) og den grønne sideafmærkning umiddelbart syd herfor.

Bestyrelsen (rederen) kan give tilladelse til at udvide sejladsområdet for eksempel ved deltagelse i stævner, eller længere togter under hensyntagen til besætningens evner, årstiden samt fartøjets aktuelle stand og sødygtighed.

Sejladsaktiviteter

Fartøjets hovedformål er, at fungere som øvelsesfartøj for medlemmer af FDF Aalborg Søkrede. Der lægges i sejladsen vægt på, at alle ombord har en funktion, og at alle ombordværende om muligt prøver at have alle funktioner og bliver fortrolige med disse. Der ligges vægt på udvidet forståelse for vejrets og naturens påvirkning af fartøjet, hvilket ruste de ombordværende til at fungere som holdleder på FDF Aalborg Søkrede's andet skib JENS KROGH.

Sådan sejlads foretages normalt kun hvis kravene, anført under *træningssejladser* i stk. 7 Operative forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer, er opfyldte.

Fartøjet anvendes også ved agitationsarrangementer for FDF Aalborg Søkrede, hvor medlemmer af lignende foreninger (eks. FDF- eller spejderkredse, sejlklubber eller skibsprojekter) kan tilbydes at deltage vederlagsfrit på kortere sejlads (Normalt under 30 minutters varighed) typisk med udgangspunkt fra fartøjets hjemmehavn Skudehavnen, eller honnørkajen ved Aalborgs havnefront.

Sådan sejlads foretages kun hvis kravene, anført under *agitationssejladser* i stk. 7 Operative forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer, er opfyldte.

Vindstyrkerne bestemmes ved hjælp af observationer fra en vejrstation placeret ved Aalborg lufthavn. Der findes et link til denne på søkredsens hjemmeside www.jens Krogh.dk

3. Identifikation af risici

Ved afvikling af de i punkt 2 anførte sejladsaktiviteter er følgende risici til stede:

- Risiko for kæntring/bordfyldning
- Risiko for grundstødning
- Risiko for overbordfald
- Risiko for fald om bord
- Risiko for slag af rigdele (specielt skødeblokke eller sejl)

4. Tiltag til at imødegå risici

For at imødegå i de punkt 3 anførte risici gøres følgende tiltag

- **Kæntring og bordfyldning** imødegås ved at foretage en grundig analyse af vejrliget før- og under sejlads, og tilpasse sejlføringen derefter. Det er til enhver tid bådføreren der er ansvarlig for at sejlføringen tilpasses vejret, og forudsætter at bådføreren er erfaren med fartøjet under alle forhold. Det påhviler bådføreren at instruere besætningen om særlige forholdsregler ved kraftigere vind (eksempelvis mere agtpågivende håndtering af skøder, placering af besætning i luv side osv.)
- **Grundstødning** undgås ved, at der kontinuerligt foretages stedbestemmelse ved hjælp af forhåndenværende midler. Ved sejlads omkring Aalborg anses bådførers lokalkendskab som regel for at være tilstrækkeligt til at undgå grundstødning, men ved sejlads uden for dette område medbringes relevante søkort og navigationshjælpecmidler. Under sejlads omkring Aalborg vil en grundstødning oftest betragtes som ukritisk da havbunden mestendels består af sand. Dette betyder dog ikke, at der ikke på alle tidspunkter skal tages alle forholdsregler for at undgå grundstødning.
- **Overbordfald** undgås ved, at alle ombordværende instrueres i så vidt muligt at sidde ned under sejladsen og altid have en hånd fri til at gribe fat i skibet såfremt balancen mistes. Som udgangspunkt må færdsel på ringdækket ikke finde sted under sejlads. Er dette nødvendigt af den ene eller anden årsag skal personen som entrer ringdækket på alle tidspunkter holde fast i skibet eller være spændt fast vha. Personens redningsvest.
- **Fald om bord** undgås ved at der til enhver tid sørges for at der er pænt og ryddeligt på dørken. Det tilstræbes at der ikke ligger tov og andre genstande og flyder hvis dette kan klares op på den ene eller anden måde. Derudover instrueres besætningen i at fartøjet er "levende" og derfor kan bevæge sig meget i søen og under sejlads. Besætningen instrueres i så vidt muligt at sidde ned enten på ringdækket i luv side, på tofterne eller "dammen".
- **Risikoen** for slag af rigdele er umiddelbart mest til stede ved sejlmanøvrer så som sætning, bjærgning og vendinger. Under disse manøvrer er de ombordværende ofte fokuseret på en opgave i forbindelse med manøvren, og har derfor ofte fokus andet sted end på farlige objekter. Afhængig af forholdene tilstræbes derfor at personer placerer sig steder hvor faren er mindre. (feks. Ikke direkte under sprydstagen når denne sættes/bjærges, eller agten for masten hvor fokkeskøderne ikke kan nå under en vending) Risikoen anses for værende forholdsvis ubetydelig i let vind, men meget væsentlig i hårdere vinde, og efter forholdene vurderes hvilke forholdsregler der skal træffes for at undgå ulykker.

5. Beskrivelse af fartøjet og udrustning

Fartøjet er en replika af en limfjordsjægt, og bygget i 2003 efter gamle tegninger af en sådan. Fartøjet er bygget af Limfjordens træskibslaug, og byggeriet ledtes af kompetente og erfarne bådebyggere/skibstømrere

Fartøjet er væsentligt større end de oprindelige limfjordssjægte, det er bygget i kraftigt tømmer og er derfor langt mere sødygtig end mindre limfjordssjægte.

Fartøjet er designet til sejlads på Limfjorden og andre forholdsvist beskyttede farvande.

Fartøjet medbringer under sejlads følgende sikkerhedsudrustning:

- Redningsveste til alle ombordværende, tilpasset de ombordværendes størrelse og vægt
- Elektrisk læsepumpe, forsynet med strøm fra et 12 volts batteri placeret i en vandtæt batterikasse under agterdækket. Batteriet oplades efter behov
- Manuel fortrængningspumpe for lænsning af fartøjet. Denne er placeret under agterdækket og kan betjenes af rorsmanden under sejlads.
- 5hk TOHATSU firetakts benzindrevet udenbordsmotor. Denne er under drift placeret i en motorbrønd i bagbord side umiddelbart foran rorsmanden. Når motoren ikke er i drift opbevares den i et lukket rum midtskibs, hvor oprindelige limfjordssjægte ville have haft en dam. Til motoren hører en 10 liter benzindunk, og der kontrolleres altid inden sejlads at der er tilstrækkeligt med benzin til den planlagte sejlads, og aldrig mindre end en halv tank ved afgang.
- To årer til roning af fartøjet. Der er placeret åregafler i begge sider umiddelbart ud for agtertoften, således at roerne kan sidde på denne.
- Håndbåren VHF radio. Når fartøjet ikke sejler står denne i en ladestation i foreningens kredshus.
- "Palby fyn cup" nødsignalsæt bestående af følgende pakket i vandtæt plastikbeholder:
 - 2 røde håndblus
 - 1 hvidt håndblus
 - 2 røde faldskærmsraketter
- 1 stk. 4 Kg paraplyanker med tilhørende 2 meter ankerkæde samt 10 meter ankertov
- Tovværk og snor i forskellige dimensioner.
- Dolk til friskæring af tov ol.
- Et vandtæt førstehjælpskit med udstyr til udbedring af de mest almindelig skader.
- En batteridrevet lommelygte samt ekstra batterier hertil

6. Besætningen og dens kompetencer

Før sejlads skal der altid udpeges en ansvarlig bådfører. Denne person skal på forhånd være godkendt af rederen (foreningens bestyrelse) til at føre fartøjet. Godkendelse finder sted som beskrevet i proceduren for dette (se bilag 1). Dette bilag indeholder også en liste med godkendte bådfører. Bådføreren skal have erhvervet duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere samt et radiooperatørcertifikat, som minimum et Short Range Certificate (SRC) Bådføreren har ansvaret for sejladsen, og for at nærværende sikkerhedsinstruks overholdes. Normalt vil flere ombordværende skiftes til at have kommandoen over fartøjet, men bådføreren har på alle tidspunkter det overordnede ansvar for sejladsen.

Der skal altid være minimum én person ombord udover bådføreren. Dog kan der ved særlige omstændigheder dispenseres fra dette ved eksempelvis korte forlægningssejladser. Rederen (bestyrelsen) skal i hvert enkelt tilfælde give tilladelse til dette.

Under *træningssejladser* med fartøjet medtages normalt op til 6 personer inklusive bådføreren. Der stilles ingen krav til øvrige besætnings kompetencer, da formålet med fartøjet netop er at træne sejlads og opbygge kompetencer. Det påhviler dog bådføreren at vurdere den øvrige besætnings kompetencer og tilpasse sejladsen herefter.

Under *agitationssejladser* består besætningen som minimum af en bådfører og en "bedstemand" bedstemanden skal være erfaren sejler men ikke nødvendigvis godkendt som bådfører på fartøjet.

Besætningen kan suppleres efter ønske.

Der medtages op til 6 gæster ud over besætningen, dog normalt ikke over 9 personer i alt.

Alle personer ombord skal kunne svømme minimum 200 meter.

7. Operative forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer

Sejladsområde:

Se stk. 2 Sejladsaktiviteter.

Begrænsninger i vejret

Ved *træningssejladser* må sejlads ikke finde sted når:

- Middelvindstyrken overstiger 10 meter pr. Sekund
- Vindstødene overstiger 14 meter pr. Sekund
- Bølgehøjden overstiger 1.0 meter
- Sigtbarheden er under 150 meter

Ved *agitationssejladser* må sejlads ikke finde sted når:

- Middelvindstyrken overstiger 8 meter pr. Sekund
- Vindstødene overstiger 10 meter pr. Sekund
- Bølgehøjden overstiger 0.5 meter
- Sigtbarheden er under 250 meter
- Det er mørkt (Solnedgang til solopgang)

8. Forholdsregler, som sikrer, at alle kan reddes ved ulykke

Alle ombordværende bærer redningsvest* på alle tidspunkter så længe fartøjet er let
I det tilfælde at det er nødvendigt at forlade fartøjet tilstræbes det at holde samling på de ombordværende.

Om mulig foretages evakueringen roligt og samlet således at alle med det samme har kontakt til hinanden i vandet. Er dette ikke mulig (eks. Ved pludselig kæntring) skal der som det første dannes et overblik over hvor mange der er til stede og hvor mange der eventuelt skal søges efter. En gruppe som er samlet må aldrig splittes op for eksempelvis at lede efter andre, men bevæge sig samlet for at sikre at der ikke forsvinder flere.

For at lette eventuelt eftersøgningsarbejde søges det så vidt muligt at blive ved fartøjet. Er dette ikke muligt kan man søge at samles om et andet objekt (eks. Et flydende sømærke) eller blot samles i en klump da et stort objekt er lettere at se end mange små.

*Redningsvesten skal som minimum være godkendt efter EN396 eller tilsvarende (150 Newton)

9. Forholdsregler, som sikrer, at der altid kan tilkaldes assistance ved ulykker

Fartøjet medbringer under sejlads altid en håndbåren VHF, et sæt med nødsignaler samt minimum én mobiltelefon. Alle disse med henblik på at kunne tilkalde assistance ved en ulykke. Bådføreren skal være i besiddelse af et radioperatørcertifikat, som minimum et SRC og skal være fortrolig med at bruge VHF-radioen samt nødsignalerne.

10. Forholdsregler, som sikrer, at oplysning om antallet af personer om bord er kendt og opbevares i land og er let tilgængelig i tilfælde af en redningsaktion

I brohuset på foreningens grund opbevares i en kiste mærket med EMBLA en Logbog for Embla. Denne udfyldes forud for hver sejlads efter en skabelon med følgende oplysninger:

- Dato og tid for afgang
- Forventet sejlroute/område
- Dato og tid for forventet hjemkomst
- Vejrprognose på afgangstidspunktet
- Bådførerens navn
- Navn på øvrige ombordværende
- Telefonnummer til en telefon der medbringes om bord (normalt bådførerens)
- Eventuelle bemærkninger (f.eks. At der er givet tilladelse til at udvide fartsområdet)
- Bådførerens underskrift

Efter hjemkomst udfyldes en anden del af logbogen med følgende oplysninger:

- Faktisk hjemkomsttidspunkt
- Bemærkninger (Særlige hændelser, fejl og mangler på fartøjet, kort beskrivelse af sejladsen el.)

Logbogsskabelonen findes også i bilag 2.

11. Forholdsregler, som sikrer, at der altid afgives sikkerhedsinstruktion til nye ombordværende personer inden sejladsens start

Sikkerhedsinstruktionen afgives normalt af bådføreren eller en af bådføreren udpeget person. Denne foregår altid inden den første fortøjning slippes, og målrettes personer som ikke tidligere har været om bord, eller ikke har været det i lang tid. (Sejles med ene meget erfarne folk kan sikkerhedsinstruktionen undlades)

Instruktionen tilpasses sejladsens beskaffenhed (eksempelvis er sikkerhedsregler ved håndtering af sejl ikke nødvendig hvis sejladsen bliver ren motorsejlads) Der skal dog altid tages højde for at sejladsen kan udvikle sig anderledes end først beregnet.

Instruktionen skal altid indeholde:

- Identifikation af bådføreren (og anden besætning ved agitationssejladser)
- Instruktion i brug af redningsvest
- Forholdsregler ved færdsel om bord
- Forholdsregler ved Mand overbord
- Forholdsregler ved evakuering af fartøjet
- Forklaring af grundlæggende kommandoer
- Udpegning af hver persons opgaver under havnemanøvrer/sejlmanøvrer (kan ændres undervejs)
- Instruktion i korrekt håndtering af tovværk på klamper osv.

12. Forholdsregler, som beskriver, hvordan der følges op på utilsigtede hændelser eller ulykker

Ved utilsigtede hændelser er det vigtigste at der skabes kontrol over situationen inden opfølgning påbegynder.

Når situationen er under kontrol og når tid kan ses af til det foretages en debriefing over hændelsen. Normalt ledet af bådføreren. Denne debriefing bør indeholde en snak om:

- Hvad skete
- Hvorfor skete det
- Hvad kunne have været gjort for at undgå at det skete
- Hvad kan vi ændre på til næste gang for at undgå at det sker igen
- Hvad skal der ske nu

Ved alvorlige ulykker søger bådføreren at kontakte rederen (Bestyrelsesformanden) så snart som muligt efter hændelsen er sket for at komme eventuelle rygter i forkøbet. Ved mindre alvorlige ulykker kan dette vente til fartøjet er i havn.

Bestyrelsesformand leder eventuel kontakt med presse og/eller forsikringsselskab. Øvrige involverede instrueres i at være forsigtig med eventuelle udtalelser, og at alt kontakt med presse skal koordineres med bestyrelsesformanden.

Bådføreren og bestyrelsesformanden vurderer i samråd med besætningen om der er behov for yderligere handlinger såsom krisehjælp eller lignende.

Bilag 1 - procedure for godkendelse af bådfører på EMBLA

Som beskrevet i sikkerhedsinstruks for sejlads med Limfjordssjægten EMBLA L44 kræves det, at bådføreren har erhvervet duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere samt et radiooperatørcertifikat, som minimum et Short Range Certificate (SRC). Desuden skal bådføreren være godkendt af rederen (foreningens bestyrelse).

Ved billeddokumentation (billeder af beviserne uploades til fælles google drev) af erhvervelsen af duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere samt et radiooperatørcertifikat, som minimum SRC er følgende godkendte som skippere på EMBLA.

- Steffen Autzen
- Morten Frederiksen
- Andreas Mejlgaard
- Rasmus Koch
- Tim Rasmussen Schjoldager
- Anders Rieck Sørensen
- Henrik Leth
- Thomas Nygaard Jørgensen
- Hans Ebert
- Christian Thiel
- Morten Rise
- Asbjørn Jeppesen
- Christian Tranekær

Nye bådførere skal indstilles af én af de allerede godkendte bådførere og demonstrere, at de kan føre fartøjet på sikker vis. Dette sker under en sejlads med EMBLA og skal overværes af enten Morten Frederiksen, Andreas Mejlgaard eller Rasmus Koch.

For at demonstrerer at den aspirerende bådfører kan føre fartøjet sikkert, skal følgende punkter udføres.

- Afholde sikkerhedsinstruktion inden afgang.
- Montere motoren korrekt og kontrollere oliestand.
- Lægge fra EMBLAS kajplads (mellem pæle).
- Sætte storsejl og fok.
- Sejle på læns og på kryds
- Foretage en stagvending
- Foretage en bomning
- Tage sejlene ned
- Lægge til kaj igen
- Vise kendskab til logbogen

Bilag 2 - Logbog for EMBLA L44**Før afgang**

Afgangstidspunkt	
Beskrivelse af forventet rute / sejladsområde	
Forventet hjemkomsttidspunkt	
Vejret ved afgang	
Skipper	
Øvrige ombordværende	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
Telefonnummer	
Evt. Bemærkninger	

Efter hjemkomst

Faktisk hjemkomsttidspunkt	
Bemærkninger (særlige hændelser, fejl og mangler på fartøjet, kort beskrivelse af sejladsen el.)	