

# Vejledning for efterskolels aktiviteter til søs

## Baggrund og formål

- Vejledning til efterskoler for at bidrage til at sejlads med elever foregår så be-tryggende som muligt.
- Målgruppen er skolens overordnede og daglige ledelse samt medarbejdere, der er ansvarlige for sejlads med elever.

Den 1. oktober 2012 kom der helt nye regler for sejlads på efterskoler og andre institutioner. Vi har i denne vejledning beskrevet, hvad de nye bestemmelser betyder for skolerne, og vi har lagt links ind, så man nemt kan finde frem til de samlede regelsæt og anden nyttig information.

Vejledningen skal ses som et supplement til Søfartsstyrelsens udmeldinger og information på området. Den indeholder inspiration til, hvordan man sikrer et højt sikkerhedsniveau og til, hvordan man udfolder tilsynspligten over for eleverne.

*Vejledningen er udarbejdet af Efterskoleforeningen december 2012 i samarbejde med naturvejleder Lars Borch.*

*Revideret i marts 2015*

## Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse .....	2
Sejlads med elever .....	4
Skolernes sejladsaktiviteter i forhold til de nye regler for sejlads .....	4
Krav til indholdsplan.....	5
Leje-, lån, udlån af udstyr og samarbejde med klubber .....	5
Sejlads i udlandet .....	5
Tilsyn med elever og skolens ansvar .....	6
Skolens tilsyn .....	6
Skærpet tilsyn og kørekort til særlige aktiviteter .....	6
Søkyndig .....	6
Bestyrelsens rolle og ansvar.....	6
Forstanderens rolle og ansvar .....	7
Forældrenes rolle og ansvar.....	7
Lærernes rolle og ansvar.....	7
Forsikringer på efterskoler.....	8
Krav til undervisere i forhold til sejlads.....	9
Praktisk erfaring.....	10
Relevante uddannelsesmuligheder .....	10
Kursustilbud sejlere og motorbåde .....	11
Kursustilbud indenfor kano og kajak .....	11
DGI's havkajakuddannelser .....	11
Relevant litteratur.....	12
Om sikkerhedsinstruksen .....	12
Her er links til sikkerhedsinstrukser fra 4 skoler.....	12
Retningslinjer for udarbejdelse af sikkerhedsinstruks.....	13
Bilag til vejledning for efterskolels aktiviteter til søs.....	22
Bilag 1 Kontrollister til forskellige bådtyper.....	22
Kontrolliste Kano .....	23
Kontrolliste Kajak .....	24
Kontrolliste Surfbrædt .....	25
Kontrolliste Optimistjolle .....	26
Kontrolliste Motorjolle .....	27
Kontrolliste Svendborgjolle .....	28
Kontrolliste Sejljolle af træ.....	29
Kontrolliste Kølbåd .....	30
Checkliste - træbåd .....	32
Checkliste - glasfiberbåd .....	33
Bilag 2 - Søfartsstyrelsens bestemmelser om udstyr .....	34
Sikkerhedsudrustning .....	34
Krav om udstyr .....	34
Eksempel på udstyrsliste til havkajak. ....	36
Skolernes valg af sikkerhedsudstyr .....	37
Bilag 3 - Eksempel på en søkyndigs funktion.....	37
Bilag 4 - Fartøjscertifikat .....	39

## Definitioner

I denne vejledning benyttes følgende definitioner.

**Dimensionstallet:** Er lig med længde gange bredde på fartøjet.

**Ejerskab til sejladsaktivitet:** Efterskoler vil stort set altid have ejerskabet over deres sejladsaktiviteter. Undtagelsen er, hvis man køber et sejladsforløb af professionelle udbydere. Hvis skolen f.eks. køber et lejrskoleophold på et lejrskoleskib, der har sit eget mandskab og som har deres egen godkendelse af fartøjet. Her er skolen ikke pligtig til at lave sin egen sikkerhedsinstruks, men skal naturligvis stadig være opmærksom på sin tilsynsforpligtelse.

**Elev:** Enhver person som er tilmeldt skolen som elev.

**Fartøj:** Alle indretninger der er beregnet til at fragte personer eller gods på vandet.

**Godkendt redningsvest:** Vest i signalfarver med krave, typegodkendt efter anerkendte normer og overensstemmelsesmærket med enten ratmærke eller CE-mærke. ([SFS – Søfartsstyrelsens regler](#))

**Godkendt svømmevest:** Vest i signalfarver uden krave typegodkendt efter anerkendte normer og overensstemmelsesmærket med enten ratmærke eller CE-mærke. ([SFS](#)) Ældre veste, der er varefaktamærkede efter den tidligere gældende ordning, kan anvendes indtil de udskiftes.

Anvendes der svømmeveste, må de kun anvendes af elever, der kan svømme og hvor der er følgefartøj så tæt ved, at eleven kan reddes op af vandet. Følgefartøjet kan godt være en kano/ havkajak. Svømmevesten skal være i signalfarver og forsynet med refleks. Har man ikke det, skal påklædningen være i signalfarve og med refleks.

**Godkendt våd eller tørdragt:** Dragten skal være CE mærket. ([SFS](#))

**Godt sømandskab** er en kombination af viden, praktisk kunnen og erfaring. Her findes der ingen lærebog eller samlet regelsæt.

**Mandskabet:** Det er den eller de personer, som rederen har betroet ansvaret for sejladserne. På en efterskole vil det være den eller de lærere, der forestår sejladsundervisning eller -aktivitet. Mandskabet kan godt være købt ind som timelærere fra en idrætsklub, et firma o.l., men det vil stadig være rederens ansvar, at deres kompetencer lever op til kravene i skolens sikkerhedsinstruks.

**Rederen:** Det maritime udtryk for den person, der har såvel det sikkerhedsmæssige som økonomiske ansvar for sejladsaktiviteten. På en efterskole vil det være forstanderen.

**Sejlads:** Enhver aktivitet på eller i vand, dog bortset fra almindelig færdsel, badning fra strand eller bro.

Grænsen mellem sejlads og badning vil være afhængig af, om der bruges rednings- eller svømmeveste og om der indgår fartøjer.

**Sejladsområde:** Det vandområde, som et givet fartøj med en given fartøjsfører under givne forhold (overvågning, vejr, tid på året eller døgn osv.) ifølge sikkerhedsinstruksen må besejle.

## Sejlads med elever

### Skolernes sejladsaktiviteter i forhold til de nye regler for sejlads

Søfartsstyrelsen udsendte den 1. oktober 2012 nye regler for sejlads, som erstatter nyhedsbrevet af 27. maj 2011. De nye regler er samlet i:

- Bekendtgørelse om mindre fartøjer der medtager op til passagerer, udsendt 28-9-2012
- Bekendtgørelse om besætningsfastsættelse for mindre erhvervsfartøjer og grønlandske fiskefartøjer, som medtager op til 12 passagerer i indenrigsfart i Danmark og langs Grønlands kyster, udsendt 5-3-2015

Reglerne gælder for al sejlads på efterskoler i alle fartøjstyper, der kan medtage op til 12 passagerer plus mandskab og som har et dimensionstal på under 100.

Helt overordnet slår Søfartsstyrelsen fast, at **al sejlads på efterskoler er erhvervssejlads**. Der skelnes i de nye regler ikke mere mellem undervisning og fritid.

Et andet overordnet princip i de nye regler er, at det er et krav, **at alle skal kunne reddes i en nødsituation, og at rederen (forstanderen) har ansvaret for dette**.

#### Kørekortsordninger

De nye sejladsregler slår endvidere fast, at der altid skal være mindst én kompetent underviser tilstede ved sejlads. Det betyder, at de såkaldte kørekortsordninger, hvor elever sejler på egen hånd efter bestået "kørekort", ikke mere kan lade sig gøre.

#### Sikkerhedsinstruks

Det bærende princip i de nye regler er, at skolen skal lave en sikkerhedsinstruks, der omfatter alle skolens sejladsaktiviteter. Sikkerhedsinstruksen skal altid indeholde nedenstående 12 punkter og er beskrevet i bekendtgørelsens bilag 4 samt på Søfartsstyrelsens hjemmeside, se link herunder:

1. Identifikation af rederen
2. Fastlægger hvilke sejladsaktiviteter, der at tale om, samt hvor og hvornår de må foregå
3. Identifikation af risici
4. Træffer tekniske og operationelle forholdsregler, som effektivt imødegår risici
5. Sikrer, at fartøjet/fartøjerne er egnede og forsynet med den nødvendige udrustning
6. Sikrer, at besætningen er tilstrækkelig og kompetent
7. Beskriver de operationelle forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer
8. Sikrer, at alle kan reddes i tilfælde af ulykke
9. Sikrer tilkald af assistance i ulykkestilfælde
10. Sikrer, at antallet er personer om bord er kendt i land og er let tilgængelig
11. Sikrer, at der altid afgives sikkerhedsinstruktion inden sejladsens start
12. Beskriver, hvordan der følges op på utilsigtede hændelser og ulykker

På Søfartsstyrelsens hjemmeside kan du få hjælp til at lave sikkerhedsinstruksen. Når alle felter i skemaet er udfyldt kan sikkerhedsinstruksen printes ud. Læs mere om sikkerhedsinstruksen på side 22 i denne vejledning.

**Benyt flg. Link:**

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/tema/sikkerhedmindrefartoejer/Sider/SikkerSejladsk.aspx>

I forhold til de regler, der var i høring i foråret 2012 er der følgende væsentlige ændringer:

- at føreren af skibet skal have et **førstehjælpsbevis** fra et anerkendt førstehjælpskursus på mellemlige indeholdende genoplivning som beskrevet af Dansk Førstehjælpsråd. Det betyder, at den ansvarlige lærer for en sejlsaktivitet skal have et førstehjælpskursus på niveau "mellem", der svarer til et 12 timers kursus.
- **Svømmeveste** må kun anvendes til personer, der kan svømme og kun, når der *"...forefindes umiddelbar mulighed for redning fra vandet af et følgefartøj nær ved.."*. Ydermere er der krav om, at svømmevestene er forsynede med reflekser og – hvis ikke svømmevestene er i signalfarver (gul, orange, rød mv.) – så skal personerne være iført supplerende beklædning i signalfarver for at øge synligheden ved ophold i vandet. **Bemærk**, at et følgefartøj kan godt være en kano eller havkajak. Det kræver dog, at man er i stand til at udføre en makkerredning under de forhold sejlsadsen foregår under

De samlede sejlsadsregler kan findes via nedenstående link:

#### Link til de nye sejlsadsregler:

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/tema/informationomsejlsadsmedelever/Sider/Informationomsejlsadsmedelever.aspx>

Kravene til alle skoler omkring sejlsads er i princippet ens, der vil dog være store forskelle i skolernes sikkerhedsinstruks alt afhængigt af, hvilke fartøjer man benytter på skolen, hvilket farvand man har, hvornår på året man sejler osv.. Reglerne om tilsyn med elever og skolens ansvar er ens for alle skoler.

#### Krav til indholdsplan

I en efterskoles indholdsplan beskrives skolens undervisning og samvær. En beskrivelse af skolens sejlsaktiviteter bør både omfatte den pædagogiske målsætning med sejlsadsen og dens organisering, herunder hvordan man tilgodeser kravet om sikkerhedsinstruks.

Alle skolens sejlsaktiviteter skal være beskrevet i skolens sikkerhedsinstruks, som skolens forstander og bestyrelse er ansvarlig for bliver udarbejdet. Efterskoleforeningen anbefaler, at skolen lægger sin sikkerhedsinstruks på skolens hjemmeside sammen med indholdsplanen. Opstår der mere spontane sejlsaktiviteter i løbet af skoleåret, som ikke er forudset i skolens indholdsplan, skal der også laves en sikkerhedsinstruks for disse.

#### Leje-, lån, udlån af udstyr og samarbejde med klubber

Udlejer/udlåner – herunder også grejbankbestyrer - har ansvaret for, at udstyret opfylder reglerne for udlejning i kapitel VI i "teknisk forskrift om fritidsfartøjers bygning og udstyr mv." i meddelelser fra Søfartsstyrelsen L 1-10- 2006, (Se bilag 2 i denne vejledning) men det fritager ikke skolen – lejer, låner – for så vidt muligt at sikre sig, at udlejer/udlåner opfylder forpligtelsen. Der er ikke noget i vejen for, at en efterskole indgår et samarbejde med en sejlklub eller kano- og kajakklub om, at skolens elever kan benytte klubbens udstyr eller, at skolens elever kan få undervisning af instruktører fra klubben. Bemærk dog at disse aktiviteter skal være beskrevet i skolens sikkerhedsinstruks og at elever ikke må sejle uden der er en lærer/ instruktør til stede. Efterskolen har dog fortsat den fulde tilsynsforpligtelse med eleven, og det fulde ansvar, hvis uheldet er ude. Skolen bør sikre sig forældrenes underskrift på, at eleven benytter klubbens tilbud.

#### Sejlsads i udlandet

Hvis skolen har sejlsaktiviteter i udlandet, hører det under sølovgivningen i det pågældende land. Men skolen har en moralsk pligt til at forholde sig til sikkerheden og bør som minimum sikre, at elever og ansatte er lige så godt sikrede, som de ville være i en dansk sammenhæng. Man bør derfor lave en sikkerhedsinstruks, f.eks. i samarbejde med den lokale leverandør.

OBS! ved sejlsads i udlandet skal der altid være en passageransvarsforsikring. Se mere side 8.

## Tilsyn med elever og skolens ansvar

*Dette afsnit indeholder også nogle generelle anbefalinger vedr. andre aktiviteter, der kræver skærpet tilsyn. Ikke kun sejlsads.*

### Skolens tilsyn

Når et barn bliver elev på en skole, overtager skolen forældrenes tilsynspligt. Tilsynet har til hensigt at forhindre, at barnet/eleven kommer til skade, og tilsynet er – uanset om det udføres i hjemmet eller på en skole – afhængigt af alder og er ikke det samme som et konstant opsyn.

Efterskolernes elever er relativt gamle, og tilsynet skal naturligvis udfoldes under hensyn til elevgruppens sammensætning, og det skal integreres i skolens pædagogiske praksis. Pligten gælder alle elever på efterskoler, også eventuelle elever over 18 år. Samtidig er tilsynspligten udvidet til hele døgnet.

En vurdering af kvaliteten af tilsynet på en efterskole kan blive afgørende, hvis der gøres ansvar gældende i forbindelse med en skade på en elev eller elevens ejendele.

Skolens ansvar og tilsynsforpligtigelse gælder i øvrigt i hele skoletiden, uanset om aktiviteten foregår i en forening eller på selve efterskolen.

### Skærpet tilsyn og kørekort til særlige aktiviteter

I nogle fag, som fx fysik/kemi, træ- og metalsløjde og idræt, kræves et *skærpet tilsyn*. Dette gælder også på en efterskole, og mange skoler har typisk opstillet regler om "kørekort".

I relation til efterskolers mange andre typer af særlige aktiviteter - dykning, rapelling, go-carts, motorcross, klatring, skydning, trampolin, fjeldture, ridning, o.l. - er det vigtigt at opstille regler for aktiviteternes udøvelse, både når undervisere medvirker, og hvis elever gives adgang til aktiviteterne på egen hånd. Fx krav til "kørekort" til aktiviteten.

Dog betyder de nye regler for sejlsads som nævnt, at skoler ikke mere kan lave kørekortsordninger for sejlsads.

### Søkyndig

Der er ingen tvivl om, at skolen selv er ansvarlig for, at skolens fartøjer er sødygtige, og at de jævnligt gennemgår kontrol. For at sikre, at der er andre øjne på sagen end de læreres, der står for den daglige sejlsads, kan det anbefales at tilknytte en såkaldt "søkyndig". (Bilag 3 beskriver forslag til den søkyndiges funktion)

Den søkyndige kan være et medlem af bestyrelsen eller skolekredsen. Har man ikke i skolekredsen en kvalificeret kandidat, kan man vælge en anden interesseret person. Det kunne fx være den lokale havnefoged, en erfaren sejlsportsmand i området eller en erfaren lærer som ikke længere er ansat på skolen.

### Bestyrelsens rolle og ansvar

Efterskolen skal sørge for, at bygninger, inventar og undervisningsredskaber er indrettet og vedligeholdt, så de ikke er farlige. Dette sker bl.a. ved, at bestyrelsen sørger for det økonomiske og administrative grundlag til at gennemføre aktiviteter med faremomenter forsvarligt. Her tænkes primært på de fysiske rammer, materiellet og personalets kompetencer og uddannelse.

I relation til særlige aktiviteter – herunder sejlsads – kan det være ansvarspådragende, hvis bestyrelsen på den ene side har godkendt, at skolen har sådanne aktiviteter, men på den anden side ikke har sørget for, at medarbejderne har mulighed for at tage imod relevante uddannelsesstilbud, eller at skolen har det nødvendige sikkerhedsudstyr til at gennemføre sådanne aktiviteter.

## Forstanderens rolle og ansvar

Overordnet gælder, at det er forstanderens ansvar, at selve aktiviteten og tilsynet med aktiviteten foregår forsvarligt. Forstanderen sikrer sig indsigt i og træffer beslutninger for dette, når skolen beskriver aktiviteten i indholdsplanen, og når der udarbejdes sikkerhedsprocedurer, herunder en sikkerhedsinstruks for sejlads. Forstanderen bør være opmærksom på, at alle medarbejdere, også nye medarbejdere, praktikanter m.m., gøres bekendt med skolens regler. Det anbefales, at man ved elevindskrivningen og før skolestart så præcist som muligt beskriver, hvad eleven kan se frem til af aktiviteter og udfordringer.

Ved planlægningen af skoleåret kan det være vanskeligt at lave en detaljeret beskrivelse af årets mangeartede tilbud, især hvis aktiviteten kun indgår som et kortvarigt eller spontant element i en weekend eller en emneuge. Måske har man kun givet en overordnet beskrivelse med eksempler til at forberede elever og forældre på aktiviteten. Bliver skolen undervejs i året i tvivl om, hvorvidt en senere planlagt aktivitet falder ind under de særlige aktiviteter, forældrene har accepteret ved indmeldelsen, bør skolen indhente forældrenes særskilte tilladelse til denne aktivitet.

Forstanderen anbefales at indsamle dokumentation for læreres relevante uddannelse vedr. særlige aktiviteter til personalemappen. Det er endvidere forstanderens opgave at tilskynde lærerne til relevant efteruddannelse, herunder f.eks. at sørge for, at der er ansatte med helt generelle førstehjælpskundskaber. Forstanderen bør også være opmærksom på at instruere personalet om retningslinjer om brug af eksterne instruktører.

## Forældrenes rolle og ansvar

Forældrene informeres ved tilmeldingen til skolen om, hvilke typer af aktiviteter, deres barn har adgang til eller forventes at deltage i. Skolen opfordres til især at tydeliggøre aktiviteter med et forhøjet faremoment.

Det skal tydeligt fremgå, hvad forældre giver tilladelse til ved den almindelige tilmelding til skolen eller til en bestemt linje, og hvad der skal gives løbende tilladelse til undervejs i skoleåret.

Der redegøres også ved indmeldelsen for forsikringsforhold. Mht. til ulykkesforsikring kan skolen

1. opfordre forældrene til at sørge for, at eleven er dækket af en privattegnede ulykkesforsikring.
2. vælge at kræve det og lade forældrene bekræfte over for skolen, at de har en sådan forsikring.
3. vælge at tegne en elevulykkesforsikring

## Lærernes rolle og ansvar

Lærerne udfører i praksis tilsynet under ansvar over for skoleledelsen. Som en vigtig del af tilsynet omfatter sikkerhedsproceduren planlægning og administration af elevens adgang til at udføre aktiviteten, og ud fra denne skal man fx kunne besvare disse spørgsmål:

1. Er materiellet aflåst, eller er adgangen til det på anden vis reguleret?
2. Hvilke elever kan få adgang til aktiviteten og materiellet? Er der opstillet krav til elevforudsætninger? Hvordan vurderes elevernes forudsætninger, niveau og kvalifikationer mhp. at give adgang?
3. Hvilken lærer foretager vurderingen af elevernes forudsætninger?
4. Kan adgangen tillades af andre lærere end den relevante faglærer ved dennes fravær? Hvis ja, hvordan sikrer man sig, at proceduren også følges af en ikke-faglærer?
5. Hvilke sikkerhedsmæssige regler gælder, hvis eleven selv må udføre aktiviteten uden en lærers fysiske tilstedeværelse, og hvordan refererer eleven til tilsynshavende lærer?
6. Føres der logbog over brugen af materiellet og udførelsen af aktiviteten? Hvilken lærer har ansvaret for føring af logbogen? Er eleverne eventuelt inddraget i logbogsskrivningen?

7. Er der en klar aftale mht. ansvar for vedligehold af materiellet?

Bemærk, at der som tidligere nævnt ikke kan laves kørekortsordninger for sejlads.

## Forsikringer på efterskoler

Generelt gælder, at der er forsikringer, skolen lovmæssigt er forpligtet til at have, og andre som det må anbefales, at skolen har.

### Lovpligtig

- Arbejdsskadeforsikring, som sikrer de ansatte på skolen ved aktiviteterne
- Forsikring (ansvarsforsikring) af motorkøretøjer
- Evt. rejseforsikring for ansatte

### Næsten pr. automatik pligtig / alle har

- Bygningsskade brand, storm, indbrud
- Entrepriseforsikring ved nybygning

### Normalt nødvendige / alle har dem formodentlig

- Erhvervsansvar. Krav pga. skolens eventuelle mangler eller forsømmelser
- Erhvervsansvar med dækning for særlige (=farebetonede) aktiviteter, hvis man har den slags på skolen, og som sikrer skolen mod erstatningskrav fra elever, ansatte eller andre.
- Erhvervsforsikring. (Kan også hedde Skoleforsikring) Dækker løvsøre ved brand, indbrud m.m.

### Supplerende forsikringer, som Efterskoleforeningen kraftigt anbefaler

- Bestyrelses- og ledelsesansvar
- Rejseforsikring – elever
- Bygningsforsikring med svamp, rørskader o.l.
- Erhvervsforsikringen bliver kombineret med driftstabs- og meromkostningsforsikring

### Supplerende forsikringer, som Efterskoleforeningen anbefaler, at skolen overvejer at tegne

- Løntabsforsikring for skoleledere
- Ulykkesforsikring for elever, som sikrer eleverne ved ulykker (Ca. 50 % af skolerne har den).
- Glasforsikring

### Forsikringspligt vedr. passagerer

Den 1. april 2013 trådte der nye regler i kraft om erstatningsansvar ved ulykker i forbindelse med søtransport af passagerer. Sejlads på efterskoler, også sejlads i kano, kajak, mindre joller, sejlbåde o.l., betragtes som erhvervs-mæssig sejlads. En skole vil i disse tilfælde derfor have pligt til at tegne en ansvarsforsikring, der dækker ansvaret for skader på eleverne og deres ejendele ved "søulykker", dvs. kæntring, kollision m.v. . Muligvis er skolen i forvejen dækket gennem en erhvervsansvarsforsikring, men Efterskoleforeningen opfordrer alligevel alle skoler til sikre sig, at deres forsikringsdækning lever op til kravene. Læs mere på Søfartsstyrelsens hjemmeside på <http://www.soefartsstyrelsen.dk/Skibe/Sider/Forsikringafpassagerer.aspx>

### Skoleforsikring gennem Willis

Efterskoleforeningen tilbyder i samarbejde med forsikringsmægler Willis forskellige skoleforsikringer, og desuden tilbyder Willis bistand til de skoler, der ikke aktuelt har mulighed for at benytte sig af Efterskoleforeningens tilbudte skoleforsikring.

Som kunder hos Willis har alle efterskoler en erhvervsansvarsforsikring. Det er desuden indtrykket, at de skoler, der benytter anden mægler og/eller forsikrings-selskab, alle har en erhvervsansvarsforsikring.



## Krav til undervisere i forhold til sejlads

Herunder er teksten fra bekendtgørelsen omkring undervisernes kompetence i sejlads for fartøjer med dimensionstal under 20. Se også det skema omkring uddannelse for mindre fartøjer, der kan findes via dette link på SFS's hjemmeside:

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/tema/sikkerhedmindrefartoejer/Sider/kravtilbesaetningensuddannelse.aspx>

**§ 6.** I erhvervsfartøjer<sup>3)</sup> eller grupper af erhvervsfartøjer i samsejlads hver med et dimensionstal under 20 skal besætningen være på mindst en person, således at fartøjet eller fartøjerne har en tilstrækkelig besætning, der gør det muligt, at alle sejlads- og arbejdsopgaver kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. For erhvervsfartøjer nævnt i stk. 1 skal fartøjernes respektive reder eller redere sikre, at:

- 1) fartøjerne anvendes i overensstemmelse med godt sømandskab, og at menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende,
- 2) fartøjerne er bemandede, konstrueret, udrustet og vedligeholdt, så de er egnede til formålet, og
- 3) at der foreligger en skriftlig sikkerhedsinstruks udfærdiget i overensstemmelse med gældende bekendtgørelse om mindre fartøjer, der medtager op til 12 passagerer, der under hensyntagen til fartsområdet indeholder sammensætningen af besætningen for de samsejlende erhvervsfartøjer.

Stk. 3. Føreren af fartøjet eller føreren med ansvar for en gruppe af fartøjer, som nævnt i stk. 1, skal som minimum opfylde følgende kriterier:

- 1) Have relevant sejlads erfaring og ud fra en vurdering af sikkerheden ved anvendelse af det pågældende fartøj eller de pågældende fartøjer, have opnået fornødent kendskab til følgende emner:
  - a) søvejsregler,
  - b) navigation for relevant sejladsområde,
  - c) forebyggelse af brand og betjening af brandbekæmpelsesmidler, herunder have gennemført praktisk træning og brug af fartøjets brandslukningsudstyr,
  - d) fartøjers stabilitet,
  - e) søsikkerhed,
  - f) beskyttelse af havmiljøet og
  - g) mindre fartøjers maskineri.
- 2) Være i besiddelse af et gyldigt certifikat som radiooperatør i GMDSS minimum ROC, hvis der er krav om radio i det pågældende fartøj. Hvis fartøjet udelukkende er udrustet med et mobilt VHF-radioanlæg, da SRC.
- 3) Være i besiddelse af bevis som sygdomsbehandler, jf. gældende bekendtgørelse om uddannelse og kvalifikationsbeviser til sygdomsbehandlere i skibe (de maritime sundhedsuddannelser), hvis der er krav om skibsmedicinkiste i det pågældende fartøj. Hvis der ikke er krav om skibsmedicinkiste om bord i det pågældende fartøj, skal føreren have gennemgået et anerkendt førstehjælpkursus i henhold til Dansk Førstehjælps Råds godkendte kurser indeholdende modulerne: Hjerte-Lunge-Redning inkl. AED, Livreddende Førstehjælp, Førstehjælp ved tilskadecomst og Førstehjælp ved Sygdom.
- 4) Være myndig og ikke under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Stk. 4. Besætningsmedlemmer i erhvervsfartøjer, som nævnt i stk. 1, udover føreren af fartøjet eller føreren med ansvar for en gruppe af fartøjer, skal være:

- 1) instrueret om bord i betjening af fartøjets redningsmidler og brandslukningsudstyr,
- 2) instrueret i manøvrering af fartøjet, og
- 3) myndig.

## Kommentarer til krav til undervisere i sejlads

Ad stk. 1:

Stk 1 siger, at der altid skal være et mandskab på mindst en, hvis det er tilstrækkeligt til at gennemføre sejladsen sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Ad stk. 2:

Siger, at udover godt sømandsskab og at man bruger fartøjer i god stand med nødvendigt sikkerhedsudstyr mv. så skal man i sikkerhedsinstruksen beskrive behovet for mandskab i den aktuelle sejladsaktivitet.

Det kan lyde voldsomt, men c, f og g er ikke aktuelle for kanoer og kajakker. Der er ikke krav om VHF i kanoer og kajakker og for sejlads i kanoer og kajakker, så skal mandskabet have et niveau mellem 12 timers første-hjælpkursus samt være myndig.

Ad stk 4:

Siger, at mandskab udover den ansvarlige for sejladsen, kan have færre kompetencer end den ansvarlige. F.eks. kunne det være, at man på en kajaktur har en havkajakinstruktør 2 som ansvarlig og en havkajakinstruktør 1 eller en med tilstrækkelige kompetencer ud fra den aktuelle sejladsaktivitet, som nummer to mandskab.

Bemærk at der er strammere regler for kraftige speedbåde – selvom dimensionstallet er under 20 - med fremdrivningseffekt på eller over 100kw (knap 140 hk).

## Fartøjer med et dimensionstal på 20 og derover

Her bliver uddannelseskravene noget højere i det føreren af et erhvervsfartøj på denne størrelse skal som minimum være i besiddelse af sønæringsbeviset duelighedsbevis i sejlads gældende for handelsskibe.

Desuden skal vedkommende have mindst 3 måneders sejlads erfaring i et lignende fartøj, samt en række andre prøver og krav omkring manøvrering og motorbetjening, radiobeviser, første hjælp, brug af brandudstyr mv.

De samlede bestemmelser kan læses i ”bekendtgørelse om besætningsfastsættelse.....”

## Praktisk erfaring

Det er af grundlæggende betydning, at underviserne har stor praktisk erfaring i sejlads i de forskellige fartøjstyper, som skolen benytter for at opfylde det ovenstående. Denne erfaring kan bl.a. opnås ved relevante uddannelser. I skolens sikkerhedsinstruks skal man for hver sejladsaktivitet angive, hvilke kompetencer underviseren skal have.

## Relevante uddannelsesmuligheder

1. Førstehjælpkursus
2. Livredderprøve
3. Speedbådskørekort
4. Duelighedsbevis
5. Yachtskipper af 1. og 3. grad
6. Radiokommunikationsbevis
7. Instruktør sejl
8. Instruktør windsurf
9. Instruktør kano
10. Instruktør havkajak

## Kursustilbud sejlere og motorbåde

Et godt udgangspunkt kan være [www.sejlsikkert.dk](http://www.sejlsikkert.dk), hvor der henvises til kursusudbydere, og hvor man kan lære om søvejsregler, farvandsafmærkning, sikkerhed til søs, praktisk sejlads og meteorologi, og bl.a. finde næsten hele det teoretiske pensum til duelighedsbeviset og speedbådsrekortet.

Uddannelser under Dansk Sejlunions Diplomsejlerskole kan også være et godt udgangspunkt.

## Kursustilbud indenfor kano og kajak

Efterskoleforeningen anbefaler, at efterskolerne benytter den **havkajakuddannelse**, som flertallet i Havkajaksamrådet står bag. Denne uddannelse er udviklet i et samarbejde mellem Dansk Kano og Kajak Forbund (DKF) og Havkajaksamrådet.

Uddannelsen består af to søjler.

- Den ene består af personlige tekniske færdigheder og nogen turviden. Søjlen hedder EPP (Euro Paddle Pass). Den består af 5 trin fra 1 til 5 og er udviklet af 7 nationale kajakforbund i Europa og er dermed gældende i de 7 lande.  
Link: [http://www.kano-kajak.dk/dkf/EPP/EPP\\_Hav\\_1\\_4\\_marts\\_2010.pdf](http://www.kano-kajak.dk/dkf/EPP/EPP_Hav_1_4_marts_2010.pdf)
- Den anden søjle er instruktøruddannelserne, som er udviklet af Havsamrådet i fællesskab med DKF. Søjlen består af 3 trin, instruktør 1-3. Instruktøruddannelserne bygger på de oprindelige uddannelser fra Havkajaksamrådet.  
Link: [http://www.kano-kajak.dk/dkf/EPP/DKF\\_hav\\_instruktoe\\_1\\_3.pdf](http://www.kano-kajak.dk/dkf/EPP/DKF_hav_instruktoe_1_3.pdf)
- Et eksempel på uddannelse: Skal man være instruktør 2, skal man være bestået EPP 3-roer, være instruktør 1 og så bestå prøven til instruktør 2.  
Link: <http://www.havkajaksamraadet.dk/files/EPP-DKF%20inst%20grafisk.pdf> (Skemaet læses i søjler oppe fra og ned.)

Hvis jeres skole arbejder med havkajakundervisning og har ture i havkajak, anbefaler vi havkajakinstruktør 2 (og EPP 3) som uddannelsesniveau. Hvis man kun arbejder i meget korte forløb, med meget korte ture og i beskyttet farvand, kan man nøjes med instruktør 1.

I Ungdomsringens og efterskolernes kursuskatalog kan man finde kurser, der tilbyder både EPP og instruktørkurser i pakker enten til instruktør 1 eller 2. Se link: <http://www.ungdomsringen.dk/Natur---friluftsliv-1696.aspx> og søg i kalenderen.

På <http://www.havkajaksamraadet.dk> og på <http://www.kano-kajak.dk> findes generelle retningslinjer for kano og kajak, og henvisning til instruktørkurser og andre kursusforløb samt en opstilling af kravene til EPP.

## DGI's havkajakuddannelser

DGI har også havkajakuddannelser, der kan være relevante at benytte for efterskolerne. I 2012 har efterskoleforeningen lavet en aftale med DGI om, at der efter nærmere regler kan gives merit fra DKF's uddannelses-system til DGI's system.

For kanouddannelser anbefaler efterskoleforeningen, at man benytter Kanosamrådets uddannelser, der findes på bruger- og instruktørniveau. Endelig er der også mulighed for at blive fosbruger eller fosturleder på vand med mellemlette strømfold.

På [www.kanosamraadet.dk](http://www.kanosamraadet.dk) kan man læse nærmere om kanosamrådets uddannelser og hvad de indeholder.

Efterskoleforeningen har endvidere indgået et samarbejde med Dansk Kano og Kajak Forbund, der skal sætte fokus på leg og sikkerhed i forbindelse med kano- og kajakaktiviteter på efterskoler. Samarbejdet består dels i afholdelse af **inspirationsdage**, dels i den såkaldte **Skole- og institutionsaftale**, som giver de deltagende skoler mulighed for at udstede Euro Paddle Pass (EPP) – se ovenfor.

### Relevant litteratur

Søsportens Sikkerhedsråd – [www.soesport.dk](http://www.soesport.dk) – tilbyder bl.a. en række små pjecer, som det kan være relevant at sætte sig ind, fx "Værd at vide"-serien - om vejr og bølger – om "mand over bord" – om "rednings- og svømmeveste" – om "mobiltelefoni til søs" – om "sikker sejlads med kano og kajak" – om "kulde og beklædning til søs" – om "sikkerhed for windsurfere" – om "sikkerhed for fritidsdykkere".

Herudover kan henvises til [www.fritidssejler.dk](http://www.fritidssejler.dk), hvor man bl.a. kan læse om de forskellige relevante uddannelser – speedbådsbevis, duelighedsbevis, yachtskipper af 1. og 3. grad, og VHF radiobevis. Endvidere gennemgås reglerne om mærkning, syn og godkendelse af udstyr.

Naturvejleder Lars Borch har skrevet følgende undervisningshæfter til havkajak og kano, som kan bruges i undervisningen og i forbindelse med selvtræning:

- Havkajakroer – et starthæfte til havkajakroning
- Havkajakinstruktør 2
- Turkano – instruktør og bruger (kanoinstruktør)

Hæfterne kan bestilles på <http://www.ungdomsringsen.dk/Bøger-1428.aspx>

### Om sikkerhedsinstruksen

Skolen skal som nævnt udarbejde en sikkerhedsinstruks for alle deres sejladsaktiviteter, og den skal indeholde de tidligere nævnte 12 punkter.

Skolen kan lade sig inspirere af andre skolers sikkerhedsinstrukser, men skolen er altid selv ansvarlig for indholdet i deres egen og for at den følges af skolens lærere.

Sikkerhedsinstruksen skal ikke godkendes af Søfartsstyrelsen, men vil blive tjekket ved stikprøvekontrol. De første stikprøvekontroller har fundet sted.

Det anbefales af Efterskoleforeningen, at skolen lægger sin sikkerhedsinstruks på deres hjemmeside.

SFS's krav til den person, der udarbejder sikkerhedsinstruksen er:

*Fartøjets reder (forstanderen) skal sikre sig, at den, der udarbejder sikkerhedsinstruks, har relevant maritim viden, færdigheder og kompetencer til sejlads med de aktuelle fartøjer, herunder:*

- 1) Har indgående kendskab til sejlads med den aktuelle fartøjstype
- 2) Har indgående kendskab til sø sikkerhed, godt sømandskab og redning til søs
- 3) Har kendskab til brug af maritime radioanlæg
- 4) Har forståelse for kommunikation til søs
- 5) Har indgående kendskab til relevante faktorer betydning for sejladsplanlægning
- 6) Har indgående kendskab til vurdering af vejrforholdets betydning for sejladsen

### Her er links til sikkerhedsinstrukser fra 4 skoler.

Det er vigtigt, at man udarbejder sin sikkerhedsinstruks ud fra egne fartøjer, eget farvand, egne lærere mv.. Men disse eksempler kan give inspiration til arbejdet med jeres egen sikkerhedsinstruks.

**Links:****Venø Efterskole**

**Sikkerhedsinstruks for kano og havkajak (find instruksen ca. midt på siden):**

<http://www.venoe-efterskole.dk/10733/>

**Sikkerhedsinstruks for windsurfing og sejlads (find instrukserne nederst på siden)**

<http://www.venoe-efterskole.dk/10731/>

**Hou Maritime idrætsefterskole:**

Via dette link findes alle deres sikkerhedsinstrukser.

<http://www.houmi.dk/information/sikkerhed>

**Ranum efterskole:**

På hjemmesiden findes alle deres sikkerhedsinstrukser.

<http://www.ranumefterskole.dk>

**Sundeved efterskole:**

På hjemmesiden findes deres sikkerhedsinstruks for havkajak:

<http://www.sundeved-efterskole.dk>

## Sikkerhedsinstruks

er det bærende element i sikkerheden for skolens sejladsaktiviteter.

Eksemplerne under de enkelte punkter i bilaget om sikkerhedsinstruks er ikke udtømmende, men kan bruges som inspiration til udarbejdelsen af jeres egen sikkerhedsinstruks.

Hvis man vil se nærmere på krav til fartøjerne, kan man se under dette link på Søfartsstyrelsens hjemmeside:

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/tema/sikkerhedmindrefartoejer/Sider/Saerligekravtilbaaden.aspx>

Herunder er det samlede bilag 4 fra ” bekendtgørelse for mindre fartøjer, der medtager op til 12 passagerer”.

Det er Søfartsstyrelsens vejledning i at lave en sikkerhedsinstruks.

Når I skal udarbejde sikkerhedsinstruks, kan denne vejledning være en stor hjælp til arbejdet. Søfartsstyrelsen har også lavet en hjemmeside, hvor man direkte kan lave sikkerhedsinstruks. Den findes på dette link:

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/tema/sikkerhedmindrefartoejer/Sider/SikkerSejladsdk.aspx>

Her kan man også findes en liste med FAQ, der kan hjælpe i tvivlstilfælde.

## Retningslinjer for udarbejdelse af sikkerhedsinstruks.

**SFS bilag 4 i ”Bekendtgørelse om mindre fartøjer der...”**

### Formål

Rederen skal udarbejde en sikkerhedsinstruks for sikker sejlads med det eller de fartøjer, som rederen anvender til sejladsaktiviteterne. Formålet hermed er, at rederen

- 1) identificerer sig selv som den overordnede ansvarlige for sejladsaktiviteterne
- 2) fastlægger hvilke sejladsaktiviteter, der er tale om
- 3) identificerer risici forbundet med sejladsaktiviteterne
- 4) træffer tekniske og operationelle forholdsregler, som effektivt imødegår risici
- 5) sikrer, at fartøjet/fartøjerne er egnede og forsynet med den nødvendige udrustning

- 6) sikrer, at besætningen er tilstrækkelig og kompetent
- 7) beskriver de operationelle forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer
- 8) beskriver de forholdsregler, som sikrer, at alle kan reddes i tilfælde af ulykke
- 9) sikrer tilkald af assistance i ulykkestilfælde
- 10) sikrer, at oplysning om antallet af personer om bord er kendt og opbevares i land og er let tilgængelig i tilfælde af en redningsaktion
- 11) sikrer, at der altid afgives sikkerhedsinstruktion til nye ombordværende personer inden sejladsens start
- 12) sikrer erfaringsopsamling med henblik på løbende forbedring af sikkerheden

### **Hvem udarbejder?**

*Det er rederens ansvar, at sikkerhedsinstruksen udarbejdes af personer med maritime kompetencer, som er dækkende for de konkrete sejladsaktiviteter.*

### **Form**

*Sikkerhedsinstruksen bør være kortfattet og nem at læse for alle brugere, dvs. fører, besætning og passagerer.*

### **Indhold**

*Sikkerhedsinstruksen skal indeholde følgende:*

#### **1) Identifikation af rederen og dennes juridisk ansvarlige person;**

*"Rederen" er den person eller det organ, som har ejerskab af sejladsaktiviteterne. Rederen er derfor ansvarlig for valget af sejladsaktiviteter, samt for hvordan de tilrettelægges og udføres. Rederen kan være ejer af fartøjet men behøver ikke at være det. Sejladserne kan udmærket foregå i lejede eller lånte fartøjer. Det afgørende er, om ejeren har ejerskab af sejladsaktiviteterne.*

*Rederen skal i sikkerhedsinstruksen angives ved navn og adresse.*

#### **2) Sejladsaktiviteter;**

*Det skal kort anføres, hvilke sejladsaktiviteter der er tale om, samt hvor og hvornår de må foregå.*

#### Eksempler:

- Kanosejlads i perioden [dato1]-[dato2] med skoleklasser på Mølleåen samt Furesø, Bagsværd sø og Lyngby sø
- Kanosejlads langs kysten i Mariager Fjord med skoleklasser i perioden [dato1]-[dato2]:
- Speedbådssejlads med efterskoleelever på søsportlinien i Storstrømmen mellem Storstrømsbroen og Farø broerne, under gunstige vejr- og temperaturforhold (vandtemperatur min. X°C, lufttemperatur min. Y°C samt max. vindhastighed Z m/s) – Tursejlads, vandski samt oplæring med henblik på erhvervelse af duelighedsbevis.

- Event- og teambuildingsejladser i perioden [dato1]-[dato2] med 42' sejlbåd fra Grenå og langs Jyllands øst-kyst samt ture til Anholt under følgende vejr- og temperaturforhold: [vand- og lufttemperatur, vindhastighed, bølgehøjde osv.]
- Tursejlad i Øresund med 30' motorbåd, [dato1]-[dato2], og under følgende vejr- og temperaturforhold: [vand- og lufttemperatur, vindhastighed, bølgehøjde osv.] .
- Jollesejlad i farvandet umiddelbart ud for Havnekøbing, hele året ved max. vindhastighed X m/s
- Transport af serviceteknikere mv. fra Havnekøbing til vindmølleinstallationer offshore, hele året, dog kun under følgende vejr- og temperaturforhold: [vand- og lufttemperatur, vindhastighed, bølgehøjde osv.].
- Tursejlad med max. 6 passagerer i Godthåbsfjorden mellem Nuuk og Nordlandet i 37' motorbåd, [dato1]-[dato2], kun under gunstige vejrforhold.
- Lejlighedsvis passagertransport med 12 m fiskefartøj fra havnebygd til Qaqortoq, max 4 passagerer, under gunstige vejrforhold.

### **3) Identifikation af risici;**

*De sikkerhedsmæssige risici forbundet med sejlad varierer betydeligt afhængig af sejladaktiviteterne og omstændighederne.*

*Det påhviler rederen nøje at gennemgå de konkrete sejladaktiviteter under de konkrete omstændigheder med henblik på at identificere væsentlige risici, inden sejladaktiviteterne påbegyndes. Alle væsentlige risici, som er identificeret, skal listes op i sikkerhedsinstruksen. Hvis/når yderligere væsentlige risici identificeres løbende, føjes de på listen, så snart de er erkendt.*

*Eksempler på væsentlige risici ved forskellige sejladaktiviteter er anført i Tabel 1.*

*Ved sejlad med børn og unge skal følgende risici særligt overvejes:*

- Kan de ombordværende svømme?
- Har forældre/værger givet samtykke til sejladsen?

*Ved sejlad med hurtigtgående fartøjer skal følgende risici særligt overvejes:*

- Kollision/grundstødning (øgede risici som følge af høj fart)
- Beskyttelse af ombordværende mod påvirkningen af accelerations- og bremsekræfter.
- Forebyggelse af rygskader o.l. i forbindelse med kraftige påvirkninger under sejlad i bølger.
- Tilstedeværelse af personlige værnemidler og foranstaltninger til forebyggelse mod overbordfald eller tilskadekomst som følge af fald eller slagpåvirkninger.
- Forebyggelse mod udsættelse for nedkøling som følge af vind og sø påvirkning.

*Ved sejlad på Grønland skal følgende risici særligt overvejes:*

- Reduceret udstrækning af den geografiske dækning ved brug af kommunikationsmidler som mobiltelefon, VHF/MF og andre kommunikations- og nødsignaleringsmidler.
- Reduceret mulighed for, at assistance kan nå frem til ulykkesstedet.
- Hurtigt skiftende vejrforhold.

- Særlig risiko for nedkøling som følge af påvirkninger af lave vand- og lufttemperaturer.
- Særlig risiko for overisning og ved sejlads i isfyldt farvand

#### **4) Tiltag til at imødegå risici;**

*For hver af de væsentlige risici, som er identificeret, skal rederen sikre, at der gennemføres tiltag, som imødegår risikoen effektivt. Det kan være tekniske tiltag (fartøjets konstruktion og udrustning) og/eller operative tiltag (begrænsninger i anvendelsen m.v.)*

**Eksempler** på væsentlige risici for en række sejladsaktiviteter og tiltag til at imødegå dem er vist i tabel 1.

*Eksemplerne illustrerer blot systematikken bag udarbejdelsen af sikkerhedsinstruks – risici og tiltag er ikke beskrevet udtømmende for de valgte sejladsaktiviteter. I alle eksempler vil der reelt være langt flere væsentlige risici end vist. Det er rederens ansvar at identificere alle væsentlige risici ved de konkrete aktiviteter og at tage stilling til hvilke tiltag, som er nødvendige for at imødegå dem. Alle risici og tiltag bør beskrives udførligt, således at rederens overvejelser afspejles i sikkerhedsinstruksen.*



**Tabel 1: Eksempler på risici og tiltag ved forskellige sejlsaktiviteter**

<b>Sejlsaktivitet</b>	<b>Risici</b>	<b>Tiltag</b>
<i>Kanosejls i perioden [dato1]-[dato2] med skoleklasser på Mølleåen samt Furesø, Bagsværd sø og Lyngby sø</i>	<i>Afkøling under sejls Overbordfald Kæntring (særligt ved krydsning af større søer) Risiko for at drive fra land (ved strøm, fra-landsvind) osv.</i>	<i>Varm påklædning/aflysning – fastlæg kriterier herfor Brug af redningsvest - fastsæt krav til vestenes egenskaber Sejlsprocedurer for krydsning af søer (fx at følge bredden med på-landsvind frem for at krydse søen) Osv.</i>
<i>Speedbådssejls med efterskoleelever i Storstrømmen mellem Storstrømsbroen og Farøbroerne i perioden [dato1]-[dato2], under følgende vejr- og temperaturforhold (vandtemperatur min. X°C, lufttemperatur min. Y°C samt max. vindhastighed Z m/s) – Tursejls, vandski samt oplæring med henblik på erhvervelse af duelighedsbevis.</i>	<i>Overbordfald Bordfyldning (vind, modsø) Kæntring (særligt i bølger) Motorbrand Kollision og grundstødning (høj fart) Risici ved vandskiløb Osv.</i>	<i>Brug af redningsvest- fastsæt krav til vestenes egenskaber Reducere fart, omlægning af kurs, aflysning af sejls Aflysning af sejls ved forventede bølgehøjder &gt; xx m og vindhast.&gt; xx m/s. Fast brandslukningsanlæg for motor Fastsæt procedurer ved sejls under høj fart Procedurer for sejls med vandskiløb Osv.</i>
<i>Event- og teambuildingsejls i perioden [dato1]-[dato2] med 42' sejlåd fra Grenå og langs Jyllands østkyst samt ture til Anholt under følgende vejr- og temperaturforhold (vandtemperatur min. X°C, lufttemperatur min. Y°C samt max. vindhastighed Z m/s)</i>	<i>Kæntring (hårdtvejrsejls, spilersejls) Kollision (særligt ved trafikerede sejløb) Grundstødning (særligt ved natsejls) Brand (motorrum, pantry) Vandfyldning gennem søvandsindtag Redning ved forlis Osv.</i>	<i>Vejrkriterier, herunder ved brug af spiler Sejlsplanlægning, særlig agtpågivenhed. Natsejls kun i åbne farvande, særlig agtpågivenhed. Fast slukningsanlæg i motorrum, håndlukker og brandtæppe i pantry Vedligehold af søventiler Redningsflåde, tilkald af assistance (radioanlæg, VHF-DSC) Osv.</i>
<i>Jollesejls ud for Havnekøbing, hele året</i>	<i>Bordfyldning, kæntring (særligt ved hårdtvejrsejls) Afkøling i kold luft (især vinter) Afkøling i koldt vand (især vinter) Osv.</i>	<i>Træning i kæntring og genopretning. Sikring af umiddelbar assistance fra følgebåd Isolerende beklædning Tørdragt/våddragt Osv.</i>

<p><i>Persontransport fra Havnekøbing til vindmølleinstallationer offshore</i></p>	<p><i>Anløb offshore Personoverførsel offshore Offshore sejlads i hårdt vejr Maskinrumsbrand Redning ved forlis Afkøling i koldt vand (særligt vinter) Osv.</i></p>	<p><i>Krav til fartøjets manøvredegygtighed, vejrkriterier, procedurer for anløb/anduvning Vejrkriterier, procedure for personoverførsel, termisk beskyttelse Krav til fartøjets sødygtighed, Vejrkriterier Fast slukningsanlæg Redningsflåder, Assistance fra land Termisk beskyttelse Osv.</i></p>
<p><i>Tursejlads med max. 6 passagerer i Godthåbsfjorden mellem Nuuk og Nordlandet i 37' motorbåd, [dato1]-[dato2], og under følgende vejr- og temperaturforhold (vandtemperatur min. X°C, lufttemperatur min. Y°C samt max. vindhastighed Z m/s).</i></p>	<p><i>Motorbrand Motorstop Grundstødning Kollision Hurtigt vejrskifte med stærk vind og sø Redning ved forlis Kulde Osv.</i></p>	<p><i>Installation af fast slukningsanlæg i motorrum Opankring, assistance fra land Sejladspanlægning, særlig agtpågivenhed. Særlig agtpågivenhed. Sejladspanlægning, mulighed for at søge læplads Redningsflåde, tilkald af assistance (radioanlæg, VHF-DSC) Termisk beskyttelse, redningsdragter, Osv.</i></p>
<p><i>Lejlighedsvis passagertransport med 12 m fiskefartøj fra havnebygd til Havneby, max 4 passagerer, under følgende vejr- og temperaturforhold (vandtemperatur min. X°C, lufttemperatur min. Y°C samt max. vindhastighed Z m/s).</i></p>	<p><i>Principielt som eksemplet ovenfor. Yderligere kan bl.a. nævnes: Foringet mulighed for tilkald af assistance ved sejlads i områder med manglende radio-dækning (VHF/mellembølge) Risici ved at passagerer opholder sig på fiskefartøj (redskaber, pladsforhold osv.)</i></p>	<p><i>Tiltag som nævnt ovenfor Undersøg mulighed for at iridium-telefoni i kombination med andre tiltag kan fungere som alternativ til VHF-DSC Forholdsregler, som begrænser passagerers adgang til arealer med fiskeriudstyr samt sikring af plads til samtlige passagerer i opholdsrum.</i></p>

### **5) Beskrivelse af fartøj og udrustning;**

Rederen skal sørge for, at fartøjerne er egnede til de konkrete sejladsaktiviteter, og at de er forsynet med den fornødne udrustning til at imødegå de væsentlige risici.

Fartøjet, dets tekniske specifikationer og den udrustning, der skal være om bord, skal angives. Det skal klart fremgå, hvilke standarder fartøjet er bygget efter, og hvilken anvendelse det er beregnet til ifølge byggestandarden eller producentens anvisninger.

#### Eksempel:

Fritidsbåd, CE-mærket iht. fritidsbådsdirektivet, beregnet til sejlads i Havområde B: OFFSHORE-FARTØJER: konstrueret til offshoresejlads, max. vindstyrke 8, signifikant bølgehøjde max. 4 m. Max. 6 personer om bord.

[Bådens tekniske specifikationer og udrustningsliste vedlægges i bilag].

Det er rederens ansvar, at fartøj og udrustning til enhver tid er vedligeholdt, og at det er beskrevet, hvordan dette sikres. Dette kan være ved brug af eksempelvis tjeklister over udstyr, periodisk gennemgang af fartøjet og udstyr eller kontrol inden sejlads.

Det er desuden rederens ansvar at fastsætte krav til passagers/elevs opførsel, pligter og kompetencer. Eksempelvis kan det være et krav, at eleverne skal kunne svømme, at de har forhåndskompetencer (er "friroet") før deltagelse i kajak-sejladsaktiviteter. Bemærk de fleste kanoer og kajaker er IKKE CE-mærkede.

### **6) Besætningen og dens kompetencer;**

Ud fra sejladsaktiviteterne, de væsentlige risici, de valgte tiltag og fartøjets beskaffenhed påhviler det rederen at sikre, at fartøjets besætning er tilstrækkelig og kompetent til at føre fartøjet sikkert.

Kravene til besætningens kompetencer varierer alt efter de konkrete sejladsaktiviteter og fartøjer. Alt andet lige vokser kravene, jo større fartøjerne er, og jo større risici er.

For fartøjer med dimensionstal på 20 og derover er der fastsat minimumskrav i forskriften.

For fartøjer med dimensionstal mindre end 20 påhviler det rederen at sikre, at de nødvendige kompetencer og den nødvendige besætning er til stede, og at dokumentere dette i sikkerhedsinstruksen.

#### Eksempel:

Kanosejlads med efterskoleelever på søer og åer om sommeren.

Fartøjerne er små og simple at betjene, og risici er begrænsede. Rederen vurderer, at der skal være mindst 1 lærer pr. X børn, og at alle lærere skal have erfaring med kanosejlads. Mindst 1 lærer skal have gennemført et relevant kursus i kanosejlads og sikkerhed. For at imødegå risici ved kæntring og overbordfald skal samtlige lærere kunne svømme X meter og være i stand til at bjærge en bevidstløs person X meter, yde førstehjælp, betjene kommunikationsudstyr etc.

Hvis kanosejladserne tillige skal kunne foregå langs kyster, øges risici. Rederen skal tage højde herfor, hvilket bl.a. kan ske ved at øge kravene til lærernes kompetencer.

#### Eksempel:

Jollesejlads med skoleelever – 1-mands joller, lærere i følgebåde.

Det påhviler rederen at sikre, at lærerne er kompetente til sejlads i følgebådene. Dansk Sejlunions kurser, speedbåds-kørekort eller duelighedsbevis kan være relevante uddannelser i denne sammenhæng.

Rederen for sådanne fartøjer bør desuden gøre sig yderligere overvejelser om der er behov for andre kompetencer. Det kan være særligt kendskab til eksempelvis vandskisejlads, sejlads med hurtige fartøjer, sejlads i isfyldte farvande eller andre særlige kendetegn ved den sejladsaktivitet, som udføres.

### **7) Operative forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer;**

Hvis rederen har identificeret risici, som imødegås med operative begrænsninger, skal disse anføres i sikkerhedsinstruksen. Det kan f.eks. angå geografiske begrænsninger for anvendelsen, tidspunkter på året og døgnet, hvorunder sejladserne kan foregå, samt evt. begrænsninger i antallet af personer om bord.

### **8) Forholdsregler, som sikrer, at alle kan reddes ved ulykke;**

Det påhviler rederen, at der tages højde for sikkerheden i værst tænkelige ulykkestilfælde, dvs. i tilfælde hvor de ombordværende må forlade fartøjet pga. forlis, kæntring, brand eller lignende.

Det skal sikres, at der er gjort tiltag til, at alle reddes, også selvom fartøjet forsvinder. Dette kan imødekomes på en række måder:

- Mulighed for redning ved redningsflåde og termisk beskyttelse
- Mulighed for redning ved følgebåd (parsejlads)
- Der kan etableres stand-by beredskab i land, som kan komme til undsætning
- Etc.

Listen er ikke udtømmende, og det skal understreges, at der er metodefrihed. Det afgørende er, at rederen på forhånd sikrer, at alle værst tænkelige scenarier er gennemgået, og at der er etableret tiltag, der i disse tilfælde effektivt sikrer, at alle reddes og holdes i live, indtil assistance når frem.

Rederen skal sørge for, at disse situationer beskrives sammen med effektive tiltag.

### **9) Forholdsregler, som sikrer, at der altid kan tilkaldes assistance ved ulykker;**

Såfremt uheldet er ude, er det af afgørende betydning, at assistance kan tilkaldes og udbredes hurtigst muligt. Afhængig af området, trafiktætheden, vejrforhold og afstanden til kysten bør det overvejes, hvilke midler der i en nødsituation vil være effektive til at tilkalde assistance. Eksempler herpå kan være ved hjælp af radioudstyr, mobil- eller iridiumtelefoni (satelittlf.), forhåndsorientering om tilgængelig hjælp i området eller samsejlads. Endvidere bør indirekte midler være til rådighed som eksempelvis nødraketter, tågehorn eller andre genstande til signalering.

### **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;**

Inden sejlads bør det sikres at personer som ikke deltager i selve sejladsen, er orienteret om den påtænkte varighed af sejladsen, antallet af personer om bord samt den planlagte rute. Endvidere bør der foreligge faste aftaler om kontakttidspunkter og alarmering såfremt personer i land konstaterer at sejladsen afviger fra det aftalte uden at der er givet meddelelse om ændringer.

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

*Det bør tages særligt i betragtning, at der kan forefindes personer om bord, som ikke kan forudsættes at have forudgående sejlads- eller søsikkerhedsmæssig erfaring. Det er derfor af afgørende betydning, at alle personer, inden sejladsen påbegyndes, er orienteret om eksempelvis brug af redningsmidler, hvordan den påtænkte sejlads forventes at forløbe, hvad man bør foretage sig i en nødsituation.*

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

*Det er essentielt for rederens arbejde med sikkerheden, at der løbende følges op på utilsigtede hændelser, ulykker og andre forhold, som er relateret til sikkerheden om bord. Rederen skal derfor i sikkerhedsinstruktionen angive, hvordan der følges op på sådanne forhold.*

## Bilag til vejledning for efterskoleaktiviteter til søs

Nedenstående kontrollister er efterskoleforeningen anbefalinger til kontrol af skolerne fartøj jævnfør punkt 5 i sikkerhedsinstruksen.

### Bilag 1 Kontrollister til forskellige bådtyper

Kontrollisterne kan bruges ved årlig eller hyppigere kontrol af de enkelte fartøjer. Listerne bør redigeres/udvides efter eget behov, egen erfaring og egne fartøjstyper.

Kontrollisterne vedrører kun selve fartøjet. Udrustningslister udarbejdes separat og afhænger af, hvilken type sejlads fartøjet bruges til.

#### Kontrollister:

Kano	Motorjolle
Kajak	Svendborgjolle
Surfere	Træsejljolle
Optimistjolle	Kølbåd

Derudover findes to mere generelle lister:

Checkliste for glasfiberbåd

Checkliste for træbåd

## Kontrolliste Kano

### Skroget

Fribord m.m. :

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.

Alu-kanoer får buler. Hvis man banker dem ud, buler de den anden vej, og der kan komme revner.

Check for løse skruer.

Check rælingsliste for skader og råd (hvis den er af træ).

Plastik tjekkes for synlige skader. Mindre buler betyder ikke noget, større buler kan svække kanoen lidt. Buler kan evt. rettes ud ved at varme bulen med en hårtørrer og så trykke den ud.

Det kan være nødvendigt at holde den på plads, til den er kølet af.

Tjek for løse skruer ved påskruede øjer mv.

### Padler

Træ: Padler af træ skal være ordentlig lakeret især endetræet på bladet så vandet ikke trænger ind. Nogle er ikke lakeret på håndtaget i toppen. Så er den rarere at holde på.

Plast/alu: Kontrollér, at popnitter ikke er gået løse, og at plasten ikke er ved at flække.

**Sæder** Skal sidde fast og være uden skader.

**Fangline** Ca. 3 m bundet fast i et beslag i stævnen. Kontroller for slitage.

### Opdriftsmidler

Enten skum, opdriftsposer eller blokke ("flamingo") placeret i stævnene.

**Skum** Skal være støbt vandtæt inde i stævnene. Indblæst skum skal kontrolleres for vandoptagelse.

**Blokke** Lukket inde i hulrum i stævnene, så de ikke lider overlast og er udsat for sollys.

**Fastgøring** Skumblokke eller luftsække skal hver for sig være fastgjort med 3 stropper/bændler (ca. 4 – 5 cm brede).

### Sikkerhedsudstyr (afhængig af sejladsområde/sejladstype)

Ekstra padle

Fastgjort pøs

Fastgjort fløjte

Nødraketter

Vandtæt pakket mobiltelefon.

Bugserliner (til at trække trætte padlere mv.)

Slynge/stigbøjle til at lette entring i kanoen

Kompas og evt. kort

Kniv

Lygte og evt. værktøj til reparation

## Kontrolliste Kajak

- Skroget** Glasfiber, tjek for synlige skader og for om al glasfiberen er dækket af tokomponent maling eller topcoat.  
Plastik tjekkes for synlige skader; mindre buler betyder ikke noget, større buler kan svække kajakken lidt. Buler kan evt. rettes ud ved at varme bulen med en hårtørrer og trykke den ud. Det kan være nødvendigt at holde den på plads til den er kølet af.  
Tjek om for løseskruer ved påskruede øjer mv.
- Bærehåndtag** Tjek linerne for slid.
- Dæksliner** Tjek for slid og evt. løse skruer i øjerne. Dæksliner bør ikke være strammere, end at man kan få fat i dem, når man ligger i vandet.
- Dækselastikker**  
Tjek for slid og "slaphed".
- Sæde** Skal sidde fast.
- Ryglæn** Hvis kajakken har ryglæn/ lændestøtte, bør det være intakt og til at indstille.
- Låg til bagagerum**  
Tjek for skader og mørning af gummi mv. Sidder låget på en pålimet ring, så tjek limningen.
- Skot** Skal være tætte. Tjek evt. ved at hælde vand i og se om de løber igennem. (Skot er væggen mellem cockpittet, hvor man sidder og bagagerummene).
- Opdrift** Bagagerummene fungerer som kajakens opdrift. Derfor skal skottene være tætte. Se ovenfor. Hvis kajakken IKKE har skot i på begge sider af cockpittet, så bør der være opdrift i de(n) ende(r) uden skot. De kan være færdigkøbte opdrift poser, flamingo eller lignende, der er fastgjorte.
- Ror, sænkekøl, finne mv:** Liner og wirere tjekkes for funktion og slid. Eventuelle skruer tjekkes.
- Fodstøtte** Fodstøtte/skinne tjekkes for løse skruer og at eventuelle pedaler/ støtter er intakte og kan indstilles.
- Pagajer** Aluskafter tjekkes for buler, der svækker skafterne. Pagajer med større buler kassereres. Træpagajer skal være godt lakerede. Ellers tjekkes bladene for skader.
- Sikkerhedsudstyr** (justeres efter farvand)
- Øser
  - Fløjter
  - Ekstra pagajer
  - Pagajflydere
  - Nødraketter
  - Vandtæt pakket mobiltelefon.
  - VHF radio
  - Bugserliner til at trække trætte roere mv.
  - Kompas og evt. kort
  - kniv
  - Lygte og værktøj til reparation
  - Evt. lænsepumpe



## Kontrolliste Surfbrædt

### Før du sejler

- Tjek sejl, bom, mast og mastefod for slitage og defekter, samt at de er korrekt monteret, ikke sidder løst og at trapezlinerne ikke er slidte.
- Tjek linerne – både ned- og udhal slides let. Sørg for at enderne ikke flosser (fx ved at brænde tampen), og at overskydende snor er fastgjort eller gemt ordentligt væk.
- Tjek finnen. Giv finnen et lille ryk for at tjekke, om den er korrekt monteret og efterspænd skrueerne.
- Er sejlet helt og i orden? Kontrollér sejlets syninger for slitage, specielt ved toppen af mastelommen og ved sejlspindene.
- Er brættets skridsikre belægning intakt?

### Efter endt sejlads

- Skyl altid bræt og dragt i ferskvand, da selv små mængder salt tærer på udstyret. Skylning modvirker også, at sand og snavs sætter sig fast i de forskellige dele.
- Læg ikke udstyret i direkte, stærkt sollys, da både salt og sol forstærker effekten af tæring.
- Vær især opmærksom på mastefodsforlængerer og trimblokkene til ned- og udhalet af hensyn til deres funktionsdygtighed.

### Rigsikring

Hvis surfbræt og rig (mast, sejl og bom) skilles ad i kraftig blæst, fx ved at jointen (gummiledet) knækker, vil brættet hurtigt kunne drive væk og efterlade surferen alene og hjælpeløs i søen. Derfor bør man sørge for en snor eller gjord, der forbinder de to dele af mastefoden, som jointen holder sammen.

(Fra: "Værd at vide om sikkerhed for windsurfere". Søsportens Sikkerhedsråd)

## Kontrolliste Optimistjolle

**Skroget** Mastetoften og mastefoden skal være forsvarligt fastgjorte.  
Sværdkisten skal være tæt.  
Fribord m.m. - al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller Topcoat.

### Ror

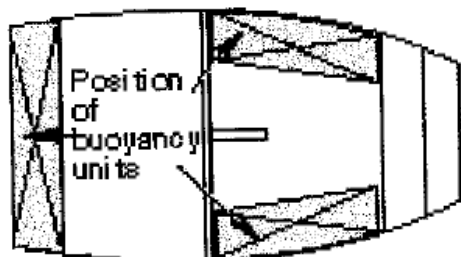
Rorfladen: Beslag på rorfladen og i agterstavnen helst med gennemgående bolte og passende underlag på bagsiden (skiver eller plader).  
Beslag: Kontrollér for slitage = slup i rorløgner.  
Sikring af ror så det ikke kan falde af under sejlads.  
Rorpind: Skal passe fint i rorhoved, og rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.  
Rorpind skal sikres, så den ikke kan falde af.  
Beslag: Hvor det er muligt, skal beslag overalt være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag på bagsiden.

### Mast, bom, spryd og rig

Mast: Eftersyn for råd og brudstriber på alle rundholter.  
Klamper på mast skal sidde fast.  
Lidseliner til fastgøring af sejl efterses.  
Sprydstop: Kontrollér for slid.  
Skøder: Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem. Taklinger?  
Blokke: Efterses for slid. Sjækler skal være fastspændte overalt.  
Sejl: Reparation i god tid sparer penge.

### Opdriftsmidler

Enten skum eller luftsække. Placeres som vist på tegning.



Skum: 3 x skum indstøbt eller i blokke. Skal være lukket vandtæt med maling.  
Luftsække: 3 x luftsække. Disse skal være forsynet med kontraventil. Kontrolleres for tæthed.  
Fastgøring: Skumblokke eller luftsække skal være fastgjort med 3 stropper/bændler (ca. 4 – 5 cm brede).

**Flydeprøve** Jollen skal bordfyldes, og mindst 40 kg jernvægt skal anbringes agten for og max. 100 mm fra midterspantet. Jollen skal nu flyde med essingen klar af vandet. Prøven skal sikre, at opdriftsmidlerne og deres befæstelser er i orden, og at luftsækkene ikke viser tegn på utætheder.

### Fast sikkerhedsudstyr

Pøls

## Kontrolliste Motorjolle

(Typisk ledsagefartøj/instruktørbåd)

### S kroget

Fribord og dæk:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling, topcoat.

Andre materialer: Aluminium, plastic og gummi (oppustelig).

Træ: Se liste for sejljolle af træ eller kontrolliste for træbåd.

Tvivl om behandling: Spørg fagmand eller læs.

Ror:

Beslag på rorfladen og i agterstavnen med gennemgående bolte.

Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.

Sikring af ror, så det ikke kan falde af i fx høj sø.

Rorhoved fuldt intakt.

Rorpinden skal passe fint i rorhoved og skal være af tilstrækkelig styrke. Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

Beslag:

Diverse beslag: Hvor det er muligt, skal disse være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk/på bagsiden. Vær især opmærksom på fastgøringsbeslag for motor og beslag for slæbetrosse (pullert/klamper).

**Motor**

Udenbords motor: Forsvarlig fastgjort med kæde/wire og lås. Af hensyn til tab og tyveri, jf. forsikringsbetingelser.

Brændselsbeholdere (tank og reservedunke) bør have fast plads om bord og være for- svarlig fastgjorte. Beholdere skal være af godkendt type.

Motorstørrelse: Motorkraft må ikke overstige det antal HK, som bådtypen er beregnet til.

NB! Nogle motorjoller kræver "Speedbåds-kørekort" af føreren, afhængig af motorkraft og båd- længde.

"Dødmandsknap": På nyere motorer kan en sådan monteres. Kontrol af denne.

**Skrue**

Af hensyn til personer i vandet anbefales det kraftigt at få monteret en skruebeskyttelse.

### Sikkerhedsudstyr

Det anbefales at medbringe reserveårer/pagajer, anker, lænsegrej (pøs /lænsekar) fastgjort til båden, slæbeline/tov, tågehorn, fendere, andet sikkerhedsudstyr, iht. skolens egne "Sejlads- bestemmelser". Nødraketter, vandtætpakket mobiltelefon, evt. VHF radio.

## Kontrolliste Svendborgjolle

### Skroget

- Kølen:** Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte. Ingen "rokken" når skroget hænger frit ved søsætningskranen.
- Skæg:** Kontroller fastspænding til skrog. Ingen "rokken"!
- Ror:** Beslag på rorfladen, skæg og i agterstavnen med gennemgående bolte. Kontroller for slidte beslag = slup i rorløkker. Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø.  
Rorhoved fuldt intakt. (Ofte slid hvis der er gennemgående bolt.) Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke. Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.
- Fribord og dæk:**  
Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat. Tvivl om behandling: Spørg fagmand eller læs.
- Beslag:** Diverse beslag (stævn, agterstag, vanter, skødevisere osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk. Stævn- og agterbeslag bør være fastgjorte i over- og underdel af skroget.
- Under dæk:** Mastestøtte, luger, kølbolte og bundstokke kontrolleres.
- Mast og rig**
- Mast efterses for råd og brudstriber. Salingshornenes fæste på mast.  
Wirefald: efterses for lus.  
Endevending af tovværksfald. Taklinger ?  
Vantskruer velsmurte, minus rust, sikres med tråd eller tape.  
Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder.  
Sjækler skal være fastspændte overalt. Blokke efterses for slid.  
Klamper på mast: sidder de urokkeligt fast?
- Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.
- Skøder:** Kan også endevendes.
- Sejl:** Efterses i alle barme, alle lig og selve sejlfaladen. Reparation i god tid sparer penge.

## Kontrolliste Sejljolle af træ

### Skroget

**Kølen:** Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte.

**Ror:** Beslag på rorfladen og i agterstavnen med gennemgående bolte.  
Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.  
Sikring af ror, så det ikke kan falde af i fx høj sø.  
Rorhoved fuldt intakt.  
Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.  
Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

### Fribord og dæk:

Alt træ under og over vandlinjen skal være sundt og lukket med lak og/eller maling.  
Eftersyn af bordenes (klædningens) tilstand (revner og vindridser).  
Ligeledes efterses tilstanden af kobbernagler, spir og skruer (tæring).  
Bordenes fastgøring til stævnene for og agter.  
Fenderlister.  
Åretoldenes fastgøring i dæk.  
Mastebøjle og sikring af denne, og kontrol af mastefisk med hul for mast. Fortøjningsklamper (for og agter), evt. pullert for fortøjning.  
Tvivl om behandling: Spørg fagmand eller læs.

**Beslag:** Diverse beslag (stævn, vanter, skødevisere, åretolde, røstjern, klamper osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk/på bagsiden.  
Stævnbeslag.

**Under dæk:** Indenbords: Mastespor, dørk, tofter, bundstokke, spanter og svøb (ridsede, flækkede og knækkede). Nagler, spir, skruer og kølbolte (tæring). Dæksbjælker, bundstokke, spanter og svøbs vedhæftning til bordene. Flydemidlers fastgøring og tilstand. Klamper for storskøde og tilsvarende for fok.  
Fortøjningspullerts fastgøring i bunden.

### Rundholter og rig (mast, spryd, topsejlsstage og årer).

Efterses for råd og brudstriber.  
Stående rig.  
Endevending af tovværksfald. Taklinger?  
Sprydstop og lidseliner.  
Vantskruer: Velsmurte, minus rust, sikres med tråd, splitter eller tape. Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder. Sjakler skal være fastspændte over-  
alt. Blokke efterses for slid.  
Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.  
Klamper.  
Skivgat i mast

**Skøder** Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem.

**Sejl** Efterses i alle barme, alle lig og selve sejlflden. Reparation i god tid sparer penge.

## Kontrolliste Kølbåd

### Skroget

- Kølen:** Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte.
- Skæg:** Kontrollér fastspænding til skrog. Ingen "rokken"!
- Ror:** Beslag på rorfladen, skæg og i agterstavnen med gennemgående bolte.  
Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.  
Sikring af ror, så det ikke kan falde af i fx høj sø. Rorhoved fuldt intakt.  
Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.  
Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.
- Fribord:** Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.  
Træ; se liste for sejljolle af træ eller kontrolliste for træbåd.  
Tvivl om behandling: Spørg fagmand eller læs.
- Beslag:** Diverse beslag (stævn, agterstag, vanter, skødevisere osv.) skal være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk eller på bagside. Stævn- og agterbeslag bør være fastgjorte i over- og underdel.
- Under dæk:** Mastespor, luger, kølbolte, bundstokke, spanter og svøb kontrolleres (flækker, nagler m.m.).
- Mast og rig** Mast efterses for råd og brudstriber. Salingshornenes fæste på mast.  
Wirefald og stående rig: Kontrol for lus.  
Endevending af tovværksfald. Taklinger?  
Vantskruer, velsmurte, minus rust, sikres med tråd ell. tape.  
Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder.  
Sjækler skal være fastspændte overalt.  
Blokke efterses for slid.  
Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.  
Klamper på mast skal sidde urokkeligt  
El-lanterne: Udskift pære(r) hvert år ved tilrigning.
- Skøder:** Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem.
- Sejl:** Efterses i alle barme, alle lig og selve sejlfladen. Reparation i god tid sparer penge.
- Badestige:** Båden bør af sikkerhedshensyn have monteret en badestige for at lette entring ved overbordfald.

### Motor

- Indenbordsmotor:**  
Brændstoftank og reservedunk af godkendt type. Forsvarlig placering? Rørforbindelser tætte?  
Kontrol af søventiler.
- Påhængsmotor:**  
Forsvarligt fastgjort med kæde/wire og lås, af hensyn til tab og tyveri, jf. forsikringsbetingelser.  
Brændstofbeholdere (tank og reservedunke): Fast plads om bord og forsvarligt fastgjorte. Be- holdere skal være af godkendt type.
- Motorstørrelse:**  
Motorkraft bør være i overensstemmelse med det antal HK, som er anbefalet til bådtypen.

### Kogeapparat og evt. opvarmning

Installation skal være professionelt udført og efter "Søfartsstyrelsens" krav og fabrikantens forskrifter. Udførlig skriftlig instruktion vedr. betjening af apparaterne bør findes om bord.

**EI** Installationen skal være professionelt udført. Hvis 220 V om bord: Udførlig anvisning og nøje instruktion vedr. tilslutning (og det modsatte!) i land, samt indskærpelse af forsigtig omgang med 220 V. Se "Dansk Sejlunion": "EI om bord".

**Akkumulator**

Skal være forsvarligt fastgjort. Syrefare ved utæthed og transport op i land.

**VHF**

VHF-håndbog skal forefindes om bord. Nødantenne.

## Checkliste - træbåd

Båd nr.	Betegnelse	Materiale	Skole					Fornyelse/forbedringer
			Fin	God	Middel	Dårlig		
1. Skrog:	Klædning							
	Trækøl							
	Stævn - for							
	Agterstævn/spejl							
	Spanter							
	Svøb							
	Bundstokke							
	Kølbolte							
	Overgang køl/trækøl(rust)							
	Ballast indenbords							
	Ballastkøl							
	Klinker (nagler)							
	Spir							
	Diverse bolte							
2. Ror:	Rorhoved							
	Rorpind(sikring??)							
	Rorblad							
	Rorbeslag							
	Tappe, løkke og sikring							
3. Dæk:	Dæk							
	Dæksbjælker							
	Skandæk							
	Mastestøtte/fod							
	Røstjern							
	Andre beslag							
	Cockpit							
	Cockpitkarm							
	Rufsider							
	Skvatlister							
	Køjer/skylights							
4. Rig:	Rundholter (mast, bomme m.m.)							
	Stående rig							
	Løbende rig(blokke m.m.)							
	Beslag							
6. Andet:	Sejl							
	Aptering							
	El-installation							
	Kogeapparater							
	Instrumenter							
	Flydemidler							
<b>Kontrol af revnedannelser udv. og indvendig ved:</b>			<b>Svag</b>	<b>Middel</b>	<b>Svær</b>			
Rorbeslag og rorbrønd								
Røstjern								
Mastefod								
Beslag								
Søventiler								
Dæk								
<b>Helhedsvurdering:</b>			<b>Dato:</b>					



## Checkliste - glasfiberbåd

Båd nr.	Betegnelse	Skole					
		Materiale	Fin	God	Middel	Dårlig	Fornyelse forbedringer
1. Skrog:	Udvendig gelcoat ov.vl.						
	Udvendig gelcoat u. vl.						
	Køl						
	Kølbolte						
	Overgang køl/skrog (rust!!)						
	Bundventil						
	Søventiler						
	Stødlister						
	Ballast						
	Flydemiddel						
	Badestige						
2. Ror:	Rorhoved						
	Rorpind(sikring??)						
	Rorblad						
	Rorbeslag						
3. Dæk:	Sikring						
	Gelcoat						
	Skinner						
	Beslag						
4. Opstående:	Røstjern						
	Andre beslag						
	Cockpit						
	Cockpit selvlæns						
	Rufsider og dæk						
	Skvatlister						
5. Rig:	Køjer/skylights						
	Luftventiler						
	Beslag/sjækler						
	Rundholter						
	Stående rig						
	Løbende rig						
6. Andet:	Sejl						
	Slanger og spændebånd						
	Aptering						
	El-installation						
	Kogeapparater						
	Instrumenter						
	Sjækler overalt fastspændt						
<b>Kontrol af revnedannelser udv. og indvendig</b>			Svag	Middel	Svær		
Rorbeslag/rorbrønd							
Røstjern							
Mastefod							
Beslag							
Søventiler							
Dæk							
<b>Helhedsvurdering:</b>		<b>Dato:</b>					

## Bilag 2 - Søfartsstyrelsens bestemmelser om udstyr

### Sikkerhedsudrustning

#### Søfartsstyrelsens bestemmelser

Teknisk forskrift for fritidsfartøjers bygning og udstyr, kap VI, der handler om udlejning af fartøjer. Kapitlet kan dog også bruges som inspiration til valg af sikkerhedsudrustning.  
(*Forventes revideret i nærmere fremtid*)

Tillægskrav for fritidsfartøjer, som udlejes uden fører, eller bruges til professionel oplæring i sejlads. Kapitlet fastlægger 3 fartsområder:

- 1. Lille fartsområde.** Havne, søer, åer, kanaler, samt inden for 1500 m fra andre kyster end den jyske vestkyst.
- 2. Mellemstort fartsområde.** Uden for lille fartsområde, men inden for området øst for linjerne Lindesnæs-Helgoland-Cuxhaven samt i Østersøen og mellemliggende farvande.
- 3 Stort fartsområde.** Uden for mellemstort fartsområde.

### Krav om udstyr

#### Lille fartsområde:

1 sæt årer. Fartøjer, som med rimelighed kan anses for at kunne fremdrives med årer (fx lette motorbåde), skal være forsynet med 1 sæt årer og de fornødne åregafler eller tolde samt reserveårer.

1 øsekar eller pøs.

Redningsveste, typegodkendte der passer til samtlige ombordværende.

Lydgivere som foreskrevet i de internationale søvejsregler.

Lanterner, der er typegodkendt efter anerkendte normer, jf. dog de internationale søvejsregler 1972/81, regel 23, litra c, og regel 25, litra d.

1 vandtæt elektrisk lygte indrettet til signalering.

Fartøjer med en skroglængde større end 6 m samt alle motorfartøjer, der kan plane (speedbåde), skal være udstyret med 1 redningskrans med line, der er typegodkendt efter anerkendte normer.

Enhver redningsvest, -krans og -flåde skal være forsynet med lysreflekterende materiale, der er typegodkendt efter anerkendte normer.

#### Mellemstort fartsområde:

1 redningsflåde, som er typegodkendt til udlejningsbrug efter anerkendte normer, og som kan optage samtlige ombordværende personer. Overstiger antallet af ombordværende personer 12, skal der være mindst to af de nævnte redningsflåder.

6 røde håndblus samt 6 faldskærmssignaler, der er typegodkendt efter anerkendte normer.

1 sort ankerkugle med en diameter på minimum 30 cm. Fartøjer, der kan fremdrives ved såvel sejl som motor, skal desuden være forsynet med en sort kegle, hvis højde og grundflade i diameter er mindst 30 cm.

2 redningskranse, der er typegodkendt efter anerkendte normer, den ene med et selvtændende elektrisk blus, og den anden med line. Disse redningskranse erstatter redningskransen, der er krævet i lille fartsområde.

1 kastering, der kan flyde på vandet, fastgjort til 30 m line, der ligeledes kan flyde på vandet.

1 bådkompas, der i fartøjer, som sejler om natten, skal være forsynet med belysning. Deviationen skal holdes inden for rimelige grænser og være stabil.

1 radarreflektor, der er typegodkendt efter anerkendte normer.

Søkort og nautiske publikationer til fartøjets sejlområde, samt midler til at sætte en kurs.

1 håndlod.

Lægebogen, »Førstehjælp for sejlere«, seneste udgave samt en førstehjælpskasse med det i lægebogens kapitel 17 anbefalede medicinske udstyr og basismedikamenter.

1 pulverslugger eller anden egnet ildslugger, der er typegodkendt efter anerkendte normer, som supplement til de ildslukkere, der i øvrigt er krævet.

Sejlfartøjer skal være udstyret med livliner eller sikkerhedsseler, der er typegodkendt efter anerkendte normer, til samtlige ombordværende. Linerne skal kunne fastgøres forsvarligt om bord.

1 værktøjskasse med passende indhold. For sejlfartøjers vedkommende skal kassen tillige indeholde en wire-saks eller en nedstryger med HS-klinger.

#### **Stort fartsområde:**

1 kompas med certifikat af klasse A i stedet for kompasset, der kræves i mellemstort fartsområde.

1 ekkolod.

1 log.

1 kikkert.

1 barometer.

1 modtager til et globalt navigationssatellitssystem eller et jordbaseret radionavigationssystem eller tilsvarende, der er i stand til automatisk at fastlægge og opdatere skibets position på ethvert tidspunkt under hele den planlagte rejse (GPS).

Fornødne fyrfortegnelser.

En redningsflåde, som er SOLAS typegodkendt, og som kan optage samtlige ombordværende personer. Overstiger antallet af ombordværende 12, skal der være mindst to af de nævnte flåder. De nævnte flåder erstatter de flåder, der kræves i mellemstort fartsområde. Ved sejlads inden for 40 sømil fra kysten kan flåderne, der kræves i mellemstort fartsområde, anvendes i stedet.

1 drivanker af type og dimension egnet til det aktuelle fartøj.

Det udvidede sortiment af lægemidler til længerevarende rejser, der er angivet i lægebogens kapitel 17.

### Eksempel på udstyrsliste til havkajak.

Fra en kajakklub.

I perioden mellem 1. oktober og 1. juni skal du som minimum bære våddragt og 3-lags påklædning.

Klubben anbefaler desuden følgende:

#### Generelt udstyr (obligatorisk)

- Redningsvest
- Sprayskirt
- Pagajflyder
- Træktov – øv jer i at bruge det!
- Sejler du alene, som katagori 2 medlem, skal ekstra pagaj medbringes, eller din pagaj skal sikres med line
- Mobiltelefon
- Pumpe

#### Personligt udstyr

- Varmt tøj
- Vind- og vandtæt tøj
- Ekstra tøj i vandtæt pose
- Kniv
- Solbriller
- Solcreme
- Kasket
- Vand, te, kaffe, saft eller lignende
- Mørk chokolade eller anden energispise

#### På længere ture

- Søkort
- Kompas
- Lygte
- Reparationssæt (plastic, gaffa tape etc)
- Nødhjælpskasse
- Nødudstyr (faldskærmsblus, orange røgsignal etc.)
- Shelter
- Varmetæppe (folie)
- Ekstra tøj til forkommen deltager (turlederansvar)

### Generel liste over udstyr til motor- og sejlbåde

Reservebrændstof

Bådsmandsstol

Bådshage

Reservebatterier

Knæklys

Navigationsudstyr

Reserve-tovværk.

EL-kasse (sikringer, pærer, m.m.)

Reservedelskasse (se nedenfor!)

Letvægtsanker

Brandtæppe

#### Indholdet i en reservedelskasse kunne se således ud:

1 blok

1 kniv

- 1 rl. Tesabånd
- 1 rl. taklegarn
- Sejlmagernål
- 1 lanternepære
- 2 slæder
- 1 karabinhage
- 1 nøglesjækkel
- 3 alm. sjækler
- 3 små sjækler

#### **Indholdet i en grabbag kunne se således ud:**

- Alt pyroteknik
- Reservebatterier
- Stavlygte
- Kniv
- Telefon/radio

#### **Skolernes valg af sikkerhedsudstyr**

Sikkerhedsudstyr i de enkelte fartøjer afhænger blandt andet af fartøjstype, sejladsområde, sejladperiode og søfartsstyrelsens krav. Jf. reglerne om krav til udarbejdelse af sikkerhedsinstruks.

Det kræver en række grundige overvejelser at sammensætte en udstyrsliste.

Lærere og søkyndige bør finde frem til, hvad der skal gælde for skolens fartøjer. Dette skrives ind i sikkerhedsinstruksen.

### **Bilag 3 - Eksempel på en søkyndigs funktion**

#### **Efterår**

1. Lige før bådene hales på land: Den søkyndige mødes med den ansvarlige lærer for at syne fartøjerne efter sæsonens sejlad.

Ved dette eftersyn laves en "Mangel- og udbedringsliste".

På listen noteres hvilke ting, der SKAL udbedres/fornys, hvilke ting, der BØR gøres noget ved. Både, der ligger i vandet, bør kigges efter, såvel mens de ligger i vandet (mast, stående og løbende rig) som efter, at de er taget på land (skrog, ror m.v.). Samtidig kontrolleres sikkerhedsudstyr (veste, nødbeholder m.v). Er der sejl, er en af de første opgaver i løbet af vinteren at gennemføre et detaljeret syn af sejl, så de kan afleveres til en sejlmager.

#### **Forår**

1. Efter klargøringen og lige inden ibrugtagning: Eftersyn sammen med de samme personer, som tidligere kontrollerede fartøjet iht. "Mangel- og udbedringslisten".

2. Før den første sejlad: Den søkyndige kan, efter aftale med læreren, kontrollere personligt sikkerhedsudstyr. Det er også et passende tidspunkt for kontrol af, at det aftalte sikkerhedsudstyr er om bord og i orden = "fuldt udstyret båd".

#### **I løbet af sæsonen**

1. I løbet af sejsæsonen: Efter aftale med læreren kan den søkyndige deltage i en af de aftalte løbende kontroller for at danne sig et indtryk af fartøjerne i daglig brug.
2. Ved kæntringsøvelser/flydeprøver: Her skal den søkyndige være til stede. Erfaringsmæssigt giver en sådan praktisk øvelse god anledning til opstramninger og præciseringer af sikkerhedsmæssige forhold.

Ovenstående er et eksempel på, hvordan et godt samarbejde kan udformes mellem læreren og den sagkyndige.

Nærmere aftalte samarbejds punkter medvirker til, at de sikkerhedsmæssige forhold ikke "glemmes" i den daglige rutine. Det, at en "udefra kommende person" er blandet ind i sikkerhedsforholdene, kan være med til at skærpe – ikke mindst – elevernes opmærksomhed omkring sikkerhedsforholdene.

Alle ovennævnte procedurer bør præges af, at den søkyndige ikke er "bussemand", men en person, der interesserer sig for skolen og elevernes ve og vel, og at han/hun på en hyggelig måde ønsker at vejlede og hjælpe. Det er ikke en inspektion af lærerne, selv om der naturligvis ligger en vis alvor bag den søkyndiges interesse.

*(Hentet fra søspejdernes vejledning)*

## Bilag 4 - Fartøjscertifikat

Nedenstående kan bruges til ovenstående gennemgang med den søkyndige eller af skolen selv.

Fartøjscertifikat:

Skole		Fartøj nr.		År	
Fartøjet	Navn		Byggemateriale		
	Type		Sværd/sænkekøl		
	Sejl nr/mrk		Bemanding	Min	max
	Byggeår		Klassifikation		
	Værft		Sejladperiode		
	Længde		Sejladsområde		
	Bredde		Sejladsområde		
	Dybgang		Sejl	Antal	
	Vægt kg.			årgang	
Motor	Fabrikat		Max fart (knob)		
	Motor nr.		Brændstof		
	Årgang		Ildslukker	Antal	
	Type			Vægt	
	HK/kW				
Ejerforhold	Ejer		Leje/låneaftale		
	Lejer				
	Låner				
			ja		
			nej		
Flydeprøve	Fartøjet flydeprøvet d.		Fartøjet flød i		
				timer	
Forsikring	Ansvar		Værdi		
	Kasko		Forsikringselskab		
			Policenummer		
Godkendelse	Undertegnede har dags dato godkendt dette fartøj til sejladssejlad				
	Dato				
		Søkyndig			
		Ansvarlig lærer			
	Forstander				