

Sjóvanlukkufrágreiðing frá Sjóvinnustýrinum

Skipanavn: M/S Anita

Dagfesting: 11. februar 2014

Vanlukka: Maður drigin út og sást ikki aftur



INNHAALDSYVRLIT

1	ENDAMÁL.....	S. 3
2	SAMANDRÁTTUR	S. 3
3	SKIPAUPPLÝSINGAR	S. 4
3.1	MANNING	S. 4
3.2	MYNSTRINGARLISTI	S. 5
3.3	UPPLÝSINGAR UM VANLUKKUNA	S. 5
3.4	VEÐRID	S. 5
3.5	TILBÚGVING OG HJÁLP FRÁ MYNDUGLEIKUM Á LANDI	S. 5
4	INNLEIÐING	S. 5
4.1	FRÁGREIDING UM TILBURDÍN	S. 6
4.2	ARBEIDSMÁL/TRYGDARMÁL – ÁBYRGÐ AV ARBEIDINUM Á ÁRBEIDSDEKKINUM S.	7
4.3	SÝN UMBORD M/S ANITU Í SAMBAND VID VANLUKKUNA HIN 11. 02.2014	S. 10
4.3.1	EFTIRLITSVITJAN HIN 28. 02.2014	S. 11
5	EFTIRMETING	S. 11
6	NIDURSTØDA	S. 13
7	TILRÁDINGAR	S. 14
	MYNDIR OG HJÁLØGD SKJØL	S. 15-32

1 ENDAMÁL

Endamálið við kanningini er at útvega upplýsingar um vanlukkur, at fáa greiðu á tilburðar-gongd og at staðfesta orsókir, ið hava við sær, at vanlukkur henda. Hetta til tess, at Sjóvinnustýrið kann taka neyðug stig til at minka um vandan fyri, at tilíkar vanlukkur henda aftur.

Sjóvinnustýrið hevur onga ávirkan á möguligar revsirættarligar- ella endurgjaldssprungar í sambandi við vanlukkur.

Starvsfólkini á Sjóvinnustýrinum og onnur, ið luttaka í kanningunum, hava tagnarskyldu í øllum málum um vanlukkur á sjónum, meðan mál verða kannað.

Hendan vanlukkufrágreiðingin er útgivin **06.02.2015**, og er at finna á heimasíðuni hjá Sjóvinnustýrinum www.fma.fo undir vanlukkur.

2. Samandráttur

11. februar 2014 kl: 18:40 feroyska tíð hendi vanlukka, har maður slóg út av skipinum M/S Anita. Skipið var tá statt sunnanfyri Føroyar á knøttstøðu $60^{\circ}43'51\text{ N}$ – $012^{\circ}40'72\text{ V}$.

Skipið var í holt við at seta górn, tá vanlukkan hendi. Orsókin til vanlukkuna var, at ein flókja var komin í górnini meðan tey runnu út. Smbrt. indonesisku sjómonnunum var vanlig mannagongd, tá flókja kom í, at teir hildu eftir í flókjuni fyri at greiða hana. Sjólatni maðurin traðkaði niður í eina lykkju, ið lá niður á tilfar (reiðsskapur, pakkitilfar, vatnflóskur) og gjørðist fastur í flójkuna. Menn royndu at bjarga honum úr, áðrenn hann varð drigin í havið, men hetta eydnaðist ikki, hóast teir róptu um hjálp og aðrir menn komu til hjálpar. Smbrt. indonesisku sjómonnunum, var ongin knívur á staðnum at skera mannin leysan. Avleiðingin av hesum var, at maðurin var drigin í havið og sást ikki aftur.

3 Skipaupplýsingar

Skipanavn	ANITA
Havnakenningarnr.	TG 788
Kallimerki	OW2124
MMSI	231073000
Heimstaður	Trongisvágur
Skrá	Føroya Skipaskráseting
Slag	Fiskiskip / garnaskip
Eigari	<u>P/F Seta, Føroyar</u>
IMO nummar	8510817
Byggiár / skipasmiðja	1986 / Kalmars Fartygsreparation AB
Skrásett fyrstu ferð	01-03-2011
Byggitilfar	Stál
Bruttotons	1.013,00
Nettotons	304,00
Longd	40,368 metrar
Breidd	10,500 metrar
Dýpd	7,100 metrar
Longd yviralt (LOA)	47,000 metrar
Motorslag	Deutz Diesel
Motortypur	S/BVM628
Motororka	1.100,00 KW

Skipið hevði fóroyiskt físki- og veiðiloyvi, og royndi undir Føroyum, men var ikki ofta í fóroyiskari havn.

3.1 Manning

Manningarskjalið er dagfest 2. desember, 2011. Minsta manning er sett til 7.

Á brúnni: Skipari og 1 stýrimaður

Í maskinrúminum: Maskinstjóri og 1 ófulltikin motormaður

Á dekkinum: 1 fulltikin dekkari og 2 ófulltiknir dekkarar.

Viðmerkjast skal, at skipið hevði bjargingaráutgerð, og koyggjur til 33 fólk. Við henda túrin vóru 33 mans.

3.2 Mynstringarlisti

Skipstænastan fyrir henda túrin byrjaði 3. januar 2014. Mynstringarlistin var undirskrivaður hin 16. januar 2014, tá skipið fór úr Eugenia de Riveira, Spania. Skipið kom á Miðvág hin 23. januar 2014 har fóroyski skiparin, ið hevði siglt skipið úr Spania til Føroyar fór í land og annar fóroyskur skipari kom umborð. Skipið lá við bryggju í Miðvági í 23 tímar áðrenn skipið fór til fiskiskap. Nýggj mynstring fór ikki fram, men á mynstringarlistanum framgongur navnið á tí fóroyska skiparanum, ið tók við tænastu umborð 22. januar 2014.

3.3 Upplýsingar um vanlukkuna

Maður drigin út av skipinum.

Tíð og stað: 18:40 fóroyska tíð, hin 11. februar 2014, á knöttstöðu 60°43'51 N – 012°40'72 V

Vanlukkan hendi á arbeiðsdekkinum, afturi á hekkuni, har teir voru í holt við at seta gorn út.

Avleiðingar: Sjómaðurin, ið varð drigin út, varð ikki funnin aftur.

3.4 Veðrið

Vindur 20 til 25 m/s, ættin var sunnan til útsynning, og aldur um 5 til 8 metur høgar.

3.5 Tilbúgving og hjálp frá mynduleikum á landi

M/S Anita setti seg í samband við Tórshavnar Radio (MRCC) kl. 19:50 fóroyska tíð 11.februar 2014. Dagin eftir kl. 09:15 fóroyska tíð, fekk M/S Anita samband við Brimil og tá Brimil kom á staðið yvirtók Brimil leiðsluna av leitingararbeiðinum.

4. Innleiðing

Aftaná vanlukkuna kom M/S Anita inn á Miðvág tann 23. februar 2014, har Sjóvinnustýrið fór umborð og varð kunnað um hendingina. 24. februar 2014 lá skipið við bryggju í Klaksvík og Sjóvinnustýrið var umborð og gjørði kanningar.

Sjófrágreiðing varð hildin hin 25.februar 2014 kl. 09:30 í Føroya rætti, har 2 indonesiskir sjómenn, 2 spanskir stýrimenn og skiparin, ið var fóroyingur, vórðu avhoyrdir.

28. februar 2014 var Sjóvinnustýrið astur umborð á eftirlitsvitjan og hevði trygdarvenjingar saman við manningini. Tá lá skipið í Fuglafjørði.

“Indenretlig afhøring jf. retsplejelovens § 747” var av indonesisku sjómonnunum 7. mars 2014, 14.mars 2014 av tí eina spanska stýrimanninum og 24. mars 2014 av hinum spanska stýrimanninum.

Hesar avhoyringar og vitjanir av Sjóvinnustýrinum liggja til grundar fyrir hesi frágreiðing.

4.1 Frágreiðing um tilburðin

M/S Anita fór úr Spaniu hin 16. januar 2014. Skipið hevði já verið til umvælingar og klassingar. Við M/S Anita hender túrin voru 33 mans. M/S Anita sigldi til Føroyar áðrenn skipið fór til fiskiskap, tí skiparin, ið sigldi M/S Anita úr Spaniu til Føroyar fór av og ein annar feroyskur skipari kom umborð. Skipið kom á Miðvág 23. Januar 2014, har avloysingin fór fram.

Skiparin var feroyingur, 2 stýrimenn og 3 maskinmeistarar voru úr Spania og 27 sjómenn voru úr Indonesia. M/S Anita kom á fiskileið sunnanfyri Føroyar, nakrar dagar scinni. 11.februar 2014 var ringt veður um 25 m/s og høg alda um 5-8 metur. Hetta veðrið hevði verið í nógvar dagar.

Meðan manningin var í holt við at seta górn, hendi vanlukkan. Ein av indonesisku sjómonnunum gjørðist fastur í ein av trossunum til górnini, og varð drigin út í havið kl. 18:40 feroyska tíð, kl. 19:40 spanska tíð.

Vanlukkan hendi beint áðrenn avloysing skuldi fara fram. Tá hevði hin sjólatni, eins og aðrir, arbeitt í næstan 16 tímar. Hetta kom fram í sjófrágreiðingini.

Sí mynd nr. 1 av talvu, ið vísir arbeiðsgongdina hjá indonesiska sjómanninum.

Teir, ið voru saman við tí sjólatna og settu górn, royndu at bjarga honum, men uttan at hetta eydnaðist. Rópt varð, umvegis samtaluanleggjíð, upp á brúnna fyrir at fáa skipið at steðga. Stýrimaðurin sá umvegis myndatól niður á dekkið, og bakkaði beinanvegin, sí mynd nr. 2.

Metingin hjá indonesunum var, at tilburðurin vardi í umleið 3 minuttir, meðan stýrimaðurin metti 10 – 15 sek. Hetta kemur fram í sjófrágreiðingini.

Stýrimaðurin visti hvussu hann sá stoðuna umvegis myndatól, sí mynd nr. 3. Hettar var seinasta staðið har indonesisku sjómanninir royndu at bjarga tí sjólatna, áðrenn hann varð drigin út. Hann slerdi fyrst høvdið í træverkið og síðani í lúkukarmin av stáli/jarni.

Tá ið maðurin varð drigin út, rann ein av hansara síðumionnum eftir hjálp, men fyrst royndi hann at fáa ein bjargingarring leysan, men hetta eydnaðist ikki. Sí mynd nr. 4 av nærmasta bjargingarringi.

Indonesiski sjómaðurin rann fram til teir, ið reinsaðu fisk og síðani á bátadekkið fyri at síggja betur. Indonesiski sjómaðurin visti, at fólk á brúnni vóru ávaraði. Teir høvdud sæð tilburðin gjøgnum myndatólið, sí mynd nr. 2.

Avgjört varð, at draga gørnini inn astur. Hetta varð gjørt miðskips í stýriborð. Drigið var í 40 til 45 minuttir inn astur og umleið 40 gorn vórðu drigin inn, hóast mett varð, at 6 gorn vórðu sett. Síðani varð kvett, og restin av gørnunum sukku til botns.

Manningin sá ikki mannin astur á sjónum, men ein gummistivli sást flóta við skipið.

Føroyski skiparin boðaði MRCC frá kl. 19:50 føroyska tíð. Hann hevði skrivað í dagbókina, at maður varð drigin út kl. 18:50 føroyska tíð.

Dagin eftir (hin 12. Februar 2014) kl. 09:15 føroyska tíð, kom vaktarskipið Brimil at hjálpa í leitingini. Brimil var við í leitingini 12. og 13. februar 2014.

Aftaná hendingina og leitingina fór Anita astur til fiskiskap, til skipið kom inn á Miðvág 23. februar 2014.

4.2 Arbeiðsmál/trygdarmál - ábyrgd av arbeiðinum á arbeiðsdekkinum

Undir sjófrágreiðingini tann 25. februar 2014 upplýsti skiparin, at onki felags trygdarmál var ásett umborð á M/S Anita.

Skiparin upplýsti, at hann tosaði ikki sjálvur spanskt. Alt samskiðtið hann hevði við yvirmennirnar var á enskum. Hann upplýsti, at hann kundi tosa nakað av enskum og at teir singu tað til at ganga sum frægast.

Trygdina töku stýrimenninir sær av. Tvær stórar venjingar høvdud verið í januar og maj í 2013, har øll manningin skuldi lata seg í trygdardrakt. Teir høvdud singið eina neyva

frágreiðing um bjargingarbátar, aðra útgerð og nýtslu av hesum. Tá ið MOB báturin var í sjónum var kravið, at manningin skuldi verða í bjargingsarvestum og í tí sambandinum hevði manningin eisini fengið eina minni frágreiðing um bjargingsarútgerð.

Skiparin hevði biðið stýrimenninar syrgja fyri, at manningin varð kunnað um trygdarútgerðina umborð. Hann gekk út frá, at hetta varð gjört, men hann var ikki heilt vísir í um manningin hevði skilt boðini.

Stýrimenninir og bátsmenninir hövdu ábyrgdina av arbeiðinum á dekkinum. Mannagongdin á dekkinum var fyrst og fremst tann, at manningin skuldi halda seg burtur frá gornunum, meðan tey runnu út. Tað hevði skiparin sagt greitt og týðiliga, men hann var greiður yvir, at manningin kortini royndi at loysa flökjurnar í gornunum meðan tey runnu út. Skiparin var ikki greiður yvir, at manningin koyrdi eina lykkju rúndanum eina súlu fyri at greiða flökjunu.

Fylgjast kundi við frá brúnni umvegis yvirvakingartól og boð kundi eisini gevast gjøgnum samtaluanleggið. Skiparin upplýsti, at tað voru stýrimenninir, ið hövdu eftirlitið við arbeiðinum umborð.

I. stýrimaðurin greiddi frá, at tað var manningin á brúnni, ið hevði alla avgerð um hendi, tá tað um gornini ráddi. Manningin á dekkinum kundi samskista við brúnna umvegis samtaluanleggið. Á brúnni varð sylgt við á einum yvirvakingartóli alla tíðina, meðan gornini runnu út.

Smbrt. I. stýrimanninum var arbeiðsmálid umborð spanskt, men tað var ikki öll manningin, ið skilti spanskt. Teir, ið skiltu væl spanskt, vórðu settir til uppgávur, har tað var neyðugt at skilja málid. Smbrt. I. stýrimanninum hövdu skiparin og 2. stýrimaðurin ábyrgdina av trygdini umborð. Ongin MOB alarmur var. Alt gekk sera skjótt, so teir náddu tað ikki. Umborð var ein MOB vegleiðing, ið var á enskum og fóroyiskum. Tað var ikki öll manningin, ið skilti hesi bæði málini umborð. Hann metti kortini ikki, at málsligir trupulleikar voru í tí dagliga, heldur ikki í samband við trygdar vegleiðingar. Tað varð samskið umvegis ein, ið skilti spanskt, sum síðani kundi yvirseta til indonesiskt fyri restina av manningini.

Smbrt. I. stýrimanninum var venjing í trygdarútgerð, í samband við at nýggjur skipari kom umborð, 6. hvorja viku. Tá nýggjur skipari kom umborð kannaði hann eftir, at hetta var í lagi.

Smbrt 2. stýrimanninum høvdu skiparin og 1. stýrimaðurin ábyrgdina av arbeiðinum á dekkinum, har vanlukkan hendi. Teir høvdu eftirlit við arbeiðinum umvegis yvirvakingartól og samtaluanleggið. Hann og skiparin høvdu ábyrgdina av trygdini annars.

Smbrt. 2. stýrimanninum var ein ávis mannagongd, ið skuldi verða fylgd, um ein maður fór syri borð, men hendar hevði ikki kunna bjarga manninum í hesum fórinum. Ongin alarmur varð settur til, tí ongin alarmur var til endamálið. Tað var ein brandalarmur, men hann kundi bara setast í gongd manuelt í samband við eina test smbrt. frágreiðing frá 2. stýrimanninum. Tað var ein föst mannagongd syri at seta górn út og hesa fylgdu menninir hendar dagin.

2. stýrimaðurin upplýsti, at öll manningin umborð hevði ein knív, ið teir vanliga høvdu uppi á sær. Harumframt skuldi ein knívr verða tókur á afturdekkinum. Hann roknaði við, at teir høvdu ein knív uppi á sær hendar dagin, og at tað eisini var ein knívr tókur, men hann var ikki heilt vísur. Hann metti kortini ikki, at tað hevði verið möguligt at bjarga manninum sjálvt um manningin hevði havt ein knív kláran. Hóast menninir høvdu arbeitt leingi, tá vanlukkan hendi, so metti hann ikki, at mœði var ein viðvirkandi orsök til vanlukkuna.

Tað framgongur av sjófrágreiðingini, at samsvar ikki var millum tað teir indonesisku menninir á dekkinum greiddu frá og tað, ið varð greitt frá av yvirmonnum á Anitu, í mun til upplæring og arbeiðstrygdina v.m. umborð. Hetta var eisini í mun til hvørja upplæring menninir høvdu singið, til ta ávisu uppgávu, teir høvdu arbeitt við umborð og hvussu farast skuldi fram, um okkurt óvart hendi. Hetta kom fram í sjófrágreiðingini.

Í samband við “Indenretlig afhöring jf. retsplejelovens § 747” sum fór fram í rættinum 3.mars 2014 vórðu indonesisku sjómenninir spurdir um tilfarið á arbeiðsdekkinum. Her kom fram, at tríggir av teimum indonesisku sjómonnum høvdu greitt frá, at tað var vandamikið at seta górn, tí tilfarið lá har. Greitt varð eisini frá, at tað hevði boríð til at bjarga sjómanninum, ið varð drigin út, um ein knívr hevði verið tókur á staðnum. Tilfarið lá áðrenn vanlukkuna og astaná vanlukkuna. Teir, sum arbeiddu har, tordu ikki at siga nakað um at flyta tilfarið, men teir indonesisku sjómenninir høvdu tosað um tað við hvonn annan.

Í sjófrágreiðingini av einum av stýrimonnum framgekk hinvegin, at tilfarið (reiðskapur, pakkitilsar, vatnfloskur) sum víst er á mynd nr. 7 ikki lá soleiðis tann dagin vanlukkan hendi. Mynd nr. 5 og 6, hevði indonesiskur sjómaður tikið og hesar vístu hvussu tilfarið lá 2 dagar

aftaná vanlukkuna. Vanliga, og tá vanlukkan hendi, lá tilfarið lægri enn á mynd nr. 7. At tilfarið lá, sum mynd nr.7 vísir, er orsakað av, at myndin varð tíkin meðan skipið lá við bryggju í Miðvági, hin 23. februar 2014. Myndina hevði fólk frá Sjóvinnustýrinum tikið.

Undir sjófrágreiðingini greiddi ein av stýrimonnunum frá, hvussu dekkið sá út, tá vanlukkan hendi. Teir høvdu onki annað stað at leggja tilfarið. Tilfarið hevði forskotið seg undir túrinum og av tí ringa veðrinum. Tað sum sæst liggja á dúrkinum, varð upprunaliga stáplað upp fram við skottinum. Ein kundi ikki sleppa heilt fram til skottið til gongu. Hann helt ikki, at tað var ótryggt, tí menninir nýttust ikki at verða á hasari síðuni av skottinum

4.3 Sýn umborð á M/S Anitu, í samband við vanlukkuna hin 11. Februar 2014.

Sjóvinnustýrið var umborð í Miðvági 23.februar 2014, og í Klaksvík 24.februar 2014, har sýn varð hildið.

Í samband við gjøgnumgongd av skipinum vóru viðmerkingar/krøv sett – sí viðheft skjal nr. 1, ið vísir hvørji krøv vórðu sett, áðrenn skipið kundi fara astur til fiskiskap.

Beinleiðis krøv, ið vórðu sett, sum høvdu samband við vanlukkuna, sí skjal nr. 1 m.a.

1. Nýggj arbeiðsgongd gerast, tá gornini verða sett
2. Buktir á gornunum, í samband við boting, hespast á arm av metali, ásett skottinum
3. Stórur knívr skuldi setast upp við endan á astasta pavnínum.
4. Myndatól skuldi setast upp á asturskottið, sum vísir framefir, ella tað sum er flytast

Harumframt, í samband við gjøgnumgongd av skipinum:

1. Ein gjøgnumgangandi upprudding skuldi gerast á öllum skipinum
2. Tað skuldi bera til at ganga á dekki ella dúrki og um alt arbeiðsokið á skipinum
8. Felags arbeiðs- og trygdarmál skuldi ásetast.

Eisini varð kravt, at dekkið, har gornini vórðu sett, skuldi ruddast syri alt tilfar, ið lá har. Si hjálogdu myndir nr. 5 og 6, sum ein av dekkarunum hevði tikið, 2 dagar aftaná vanlukkuna. Og mynd nr. 7, ið Sjóvinnustýrið tók hin 23. februar 2014 í Miðvági.

Í samband við, at Sjóvinnustýrið var umborð á Anitu hin 28. februar 2014 á eftirlitsvitjan, voru omanfyri 4 punktini eftirkannaði og stafestast kundi, at:

Ad 1

Reiðarfið hevði gjort eina trygdarvegleiðing, og vegleiðing yvir hvussu gornini skuldu setast framyvir. Hendan vegleiðingen var umborð á feroyskum, enskum, sponskum og indonesiskum máli.

Ad. 2

Nakrir krókar voru gjørdir, har gornini kundu hangast á, tá ið tey verða tikan út um pavnanar.

Ad. 3

Sjóvinnustýrið kundi staðfesta hin 28. februar 2014, at ein knívur var festur á aftastu súlu, har gornini vórðu sett.

Ad4

Reiðarfið hevði sett eitt eyka myndatól upp, ið vísti framestir, har gornini verða sett.

Alt tað leysa tilfarið, sum er víst á myndunum nr. 5-6-7, varð eisini beint vekk.

4.3.1 Eftirlitsvitjan hin 28. Februar 2014

Sjóvinnustýrið var á eftirlitsvitjan hin 28. februar 2014 í Fuglafirði, har m.a. trygdarvejingar vórðu gjørdar (2 brandvenjingar, 1 bátavenjing/evakuering og 1 MOB venjing). Vist verður til viðhestu frágreiðing skjal nr. 2 frá Sjóvinnustýrinum, um hvørjar eygleiðingar og staðfestingar vórðu gjørdar í samband við hesar venjingarnar.

5 Eftirmeting

Sjóvinnustýrið var umborð á Anitu 23. februar 2014, tá skipið kom á Miðvág. 24. februar 2014 var Sjóvinnustýrið umborð og helt sýn. Tá lá skipið í Klaksvík. Beinleidis krav vórðu sett og öll kravini skuldu verða fylgd og gjørd áðrenn skipið kundi fara astur í vinnu – sí punkt 4.3

Umstöður, sum tað hefur boríð til at lýsa eru:

Veðrið var sera vánaligt 20 til 25 m/s og høg alda 5 til 8 metur.

Vanlukkan hendi beint upp undir eitt vaktarskifti, har menn høvdu verið á vakt í næstan 16 tímar. Nógy tilfar lá á plássinum, har arbeitt varð, sum myndirnar vísa og sum Sjóvinnustýrið eisini hevur víst á undir sýninum 24. februar 2014.

Smbrt. sjómonnunum, ið arbeiddu á dekkinum, var eingin knívur at skeramannin leysan við.

Málsligur trupulleikar hava eftir øllum at døma verið. Skiparin var føroyingur, meðan hinir yvirmenninir voru úr Spaniu. Menninir á dekkinum voru indonesar. Skiparin tosaði og skilti ikki spanskt og indonesiskt, men föroyskt og nakað av enskum. Indonesiska manningin skilti ikki enskt. Indonesiku arbeiðsformenninir á dekkinum skiltu nakað av sponskum, har hin sjólatni var ein. Hinir báðir, ið voru saman við tí sjólatna, tá vanlukkan hendi, voru vanligir dekkarar og skiltu ikki spanskt. Um boð komu úr hátalaranum av brúnni, var tað á sponskum og varð hetta yvirsett av arbeiðsformanninum til indonesiskt. Hetta kom fram í sjófrágreiðingini.

Sjóvinnustýrið var á estirlitsvitjan umborð á Anitu 28. februar 2014. Eftirlitið fevndi um trygdarvenjingar umframt ávíð onnur viðurskifti umborð.

Staðfest varð, at onki felags arbeiðsmál/trygdarmál var samtykt ella varð brúkt umborð á Anitu. Venjingarnar góvu greiðar ábeindingar um, at manningin hevði trupulleikar við samskiftinum, og at hetta tók ov langa tið og fördi til misskiljingar. Samskifti umborð á Anitu skuldi ígjøgnum 4 lið – föroyskt-enskt-spansk-indonesiskt og øvugtan veg astur.

Smbrt. Reglu 14.3 í Fráboðan E, kap X skal eitt felags arbeiðsmál ásetast umborð á föroyskum fiskiskipum soleiðis, at manningin kann samskiða sínamillum og skilja hvønn annan í neyðstøðu og trygdar- og arbeiðsviðurskifum annars.

Fráboðan E kap. X regla 14.3 er soljóðandi:

"Der skal på alle skibe fastsættes et arbejdssprog for at sikre, at besætningen kan varetage de sikkerhedsmæssige forhold bedst muligt. Oplysning om arbejdssproget skal indføres i skibsdagbogen. Rederiet som defineret i SOLAS, kapitel IX, regel 1, eller skibsøreren, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, skal fastsætte det pågældende arbejdssprog. Alle ansatte om bord skal være i stand til at forstå og efter omstændighederne give ordrer og instruktioner samt tilbagemeldinger på det pågældende sprog. Hvis arbejdssproget ikke er et officielt sprog i det land, som er skibets flagstat, skal alle foreskrevne ruller, planer og instruktioner indeholde en oversættelse til arbejdssproget".

Í mun til arbeiðsumhvørvið vísa myndir 8-12, hvussu arbeiðsumstöðurnar voru umborð á Anitu. Sum tað framgongur av pkt. 4.3 var m.a. eitt krav, at ein gjøgnumgangandi upprudding skuldi gerast á öllum skipinum. Hetta gevur eina ábending um, at arbeiðsumstöðurnar umborð kunnu hava verið ein av viðvirkandi orsökunum til at vanlukkan hendi, tí ov nógvar órudd og óatkomiligkeit var ein trupulleiki.

Fráboðan frá Sjóvinnustýrinum A, um arbeiðsumhvørvið umborð á skipum, hevur verið gallandi umborð á feroyskum fiskiskipum síðani 1. september 2013. Tað, ið serliga er viðkomandi í hesum fórinum er regla nr. 5 um upplæring og vegleiðing.

Ein og hvør, sum arbeiðir umborð á einum skipi skal hava eina góða og trygga upplæring, utan at verða útsettur fyri vanda.

Eftir hesum, skal skiparin á einum hvørjum skipi syrgja fyri, at arbeiðið er trygt og heilsuliga ráðiligt. Á einum stórri fiskiskipi skal vera ein trygdar bólkur, ið skal hjálpa skiparanum við trygdini umborð.

6 Niðurstøða:

Staðfest er, at veðrið var vánaligt, tá vanlukkan hendi og hevði veðrið verið vánaligt í nógvar dagar.

Arbeiðsumhvørvið hjá monnunum var estir öllum at döma ótrygt, tí arbeiðsokið var óruddiligt av ymiskum tilfari, ið lá á dúrkinum og framvið og kundi verða vandamikið, tí gangast kundi ikki á öllum arbeiðsókinum vegna órudd. Hetta vísa myndirnar, ið tíknar eru.

Arbeiðsumhvørvið og alt umhvørvið annars gerst alt meira vandamikið, tá veðrið harasturat er vánaligt. Hetta hevur kravt, at menn máttu umhugsa og ansa væl estir hvar teir settu fótin.

Havast skal eisini í huga, at arbeiðsdagarnir voru langir og strævnir. Sum tað framgongur av skjölum og annars sjófrágreiðingini, var ein arbeiðsdagur umborð á Anitu 16 tímar og hvílitiðin 8 tímar. Tá vanlukkan hendi hevði m.a. hin sjólatni verið á vakt í nærum 16 tímar. Hetta kann hava verið ein viðvirkandi orsok til, at hann hevur havið trupult við at miðsavna seg um eisini verður havyt í huga tað ringa veðrið.

Avtarbeiðstalvuni (sí mynd nr. 1) framgongur, at arbeiðsvaktin var 16 tímar og hvíldin 8 tímar. Hetta kann tykjast at verða í samsvar við gallandi lóggávu á ökinum um hvíld, men Sjóvinnustýrið skal viðmerkja, at ein áhaldandi arbeiðsvakt uppá 16 tímar, við eftirsylgjandi 8

tímar hvíld, einans kann lata seg gera, undir tryggum og góðum um arbeiðsumstöðum, og at veðrið harasturat má verða til vildar. Havandi í huga støðuga ringa veðrið og óatkomilighetina á arbeiðsdekkinum, grundað á órudd, hefur hetta, eftir öllum at döma, kravt meira av sjómonnunum enn vanligt umhugsni.

Ongin knívur var beint hjá, at skera mannin leysan við, tá vanlukkan hendi, smbrt. frágreiðingina frá indonesisku sjómonnunum. Yvirmenninir hava greitt frá, at ein knívur átti at verða á staðnum, men teir voru ikki heilt vísis í hesum kortini. Indonesisku sjómenninir mettu, at hetta kundi havt bjargað sjólatna manninum, um knívur hevði verið tókur.

Staðfestast kann, at samskiftistrupulleikar hava verið, tí menn tosaðu hvør sítt mál, sum tað eisini var staðfest undir trygdarvenjingini Sjóvinnustýrið hevði umborð á M/S Anítu 28. februar 2014, har týðiliga kom fram, at samskiftistrupulleikar var millum manningina.

7 Tilráðingar:

Vísast skal á fylgjandi tilráðingar:

Sambært fráboðan E kap X reg 14.3 skal á einum hvørjum skipi verða eitt felags arbeiðsmál.

Úr fráboðan A kap I reg.2 og 5 um arbeiðs umhvørvið, skulu öll skip hava eina trygdarnevnd, og skiparin skal síggja til, at alt arbeiði er trygt og heilsuliga ráðiligt og at ein og hvør, ið tekur við starvi umborð fær trygga og góða upplæring og vegleiðing í tí arbeiði viðkomandi verður settur til.

Vist verður annars til tær tilráðingar og tey krov, ið vórðu sett av Sjóvinnustýrinum 24. februar 2014, sum lýst undir punkt 4.3 áðrenn M/S Anita kundi fara til fískiskap.

Mynd nr. 1

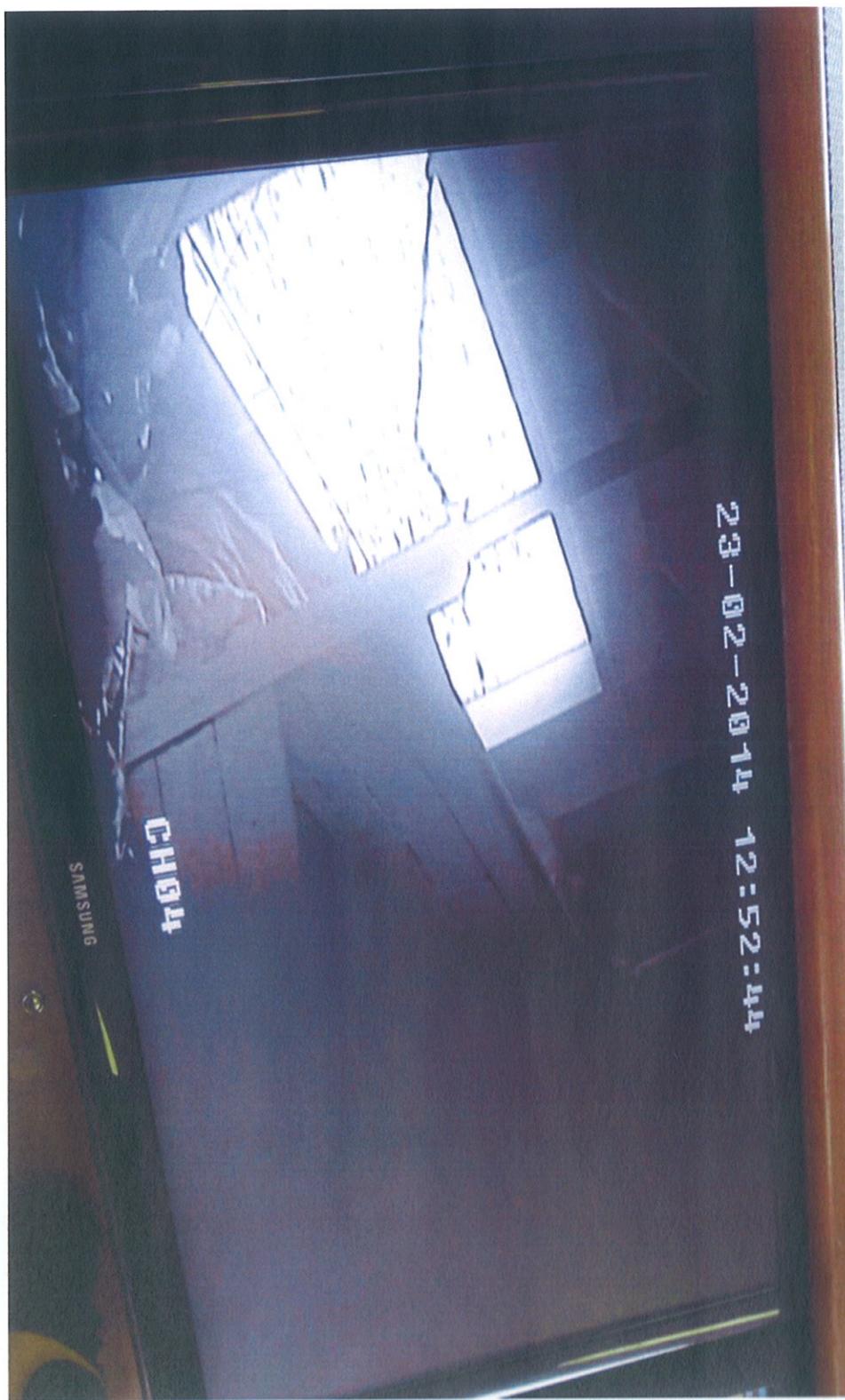
HORARIOS COMIDA Y DESCANSO			
	1º TURNO 04:00 - 20:00	2º TURNO 12:00 - 04:00	3º TURNO 20:00 - 12:00
CONTRAMEST	SAEFUDIN	DASUKI	
MAQUINILLA	MUDASIR	DODO KISWANTO	PARJO
CUBIERTA	YULIEKA	HERMANTO	KATIMAN
CUBIERTA	DARMO	ZAENAL ASIKIN	ABROR IMAMUDIN
CUBIERTA	WACHIDI	KAMALUDDIN	CARLIM
CUBIERTA	UBAIDILLAH		RAMLI
FACTORIA	EDI PRAYITNO	SUTORO	ANWAR
FACTORIA	TAMA	RUSMAN	TUGIMAN
FACTORIA	ALI MUKTI	EKO DESI	LA RAMLI

DESCANSO			
COMIDA	REPARTIDOS	11,30 / 12,00	12,00 / 12,30
CENA	19,30 / 20,00	REPARTIDOS	20,00 / 20,30

HORARIO COMIDAS			
COMIDA	11,30 / 12,00	12,00 / 12,30	
CENA	19,30 / 20,00	20,00 / 20,30	
TACO	03,30 / 04,00	04,00 / 04,30	

Arbeiðtalva hjá indonesisku sjómannnum

Mynd nr. 2



Sjónvarpsskýggi yvir arbeiðsøkið

Mynd nr. 3



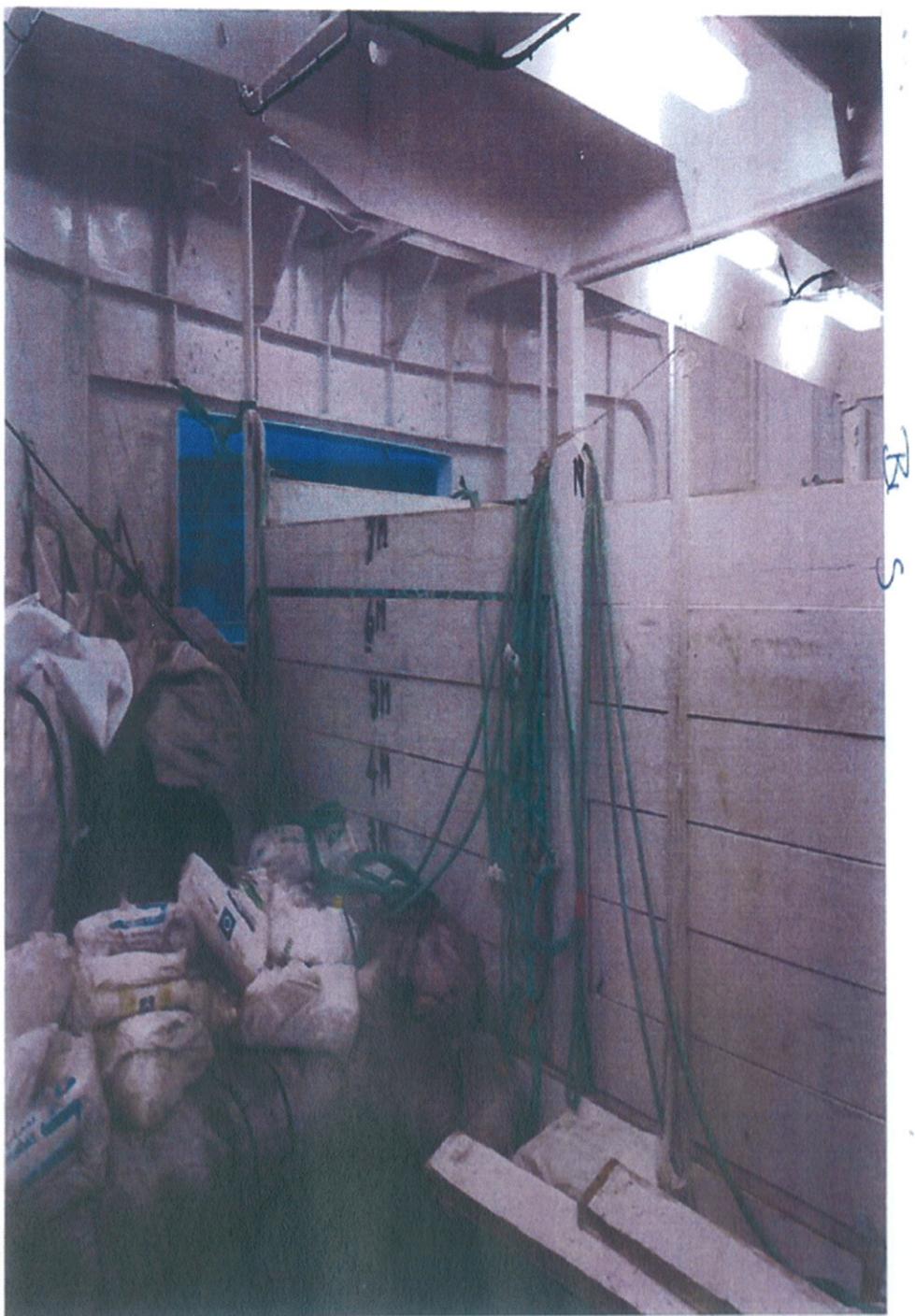
Her verður víst hvar indonesisku sjómenninir royndu at bjarga sjólatna, áðrenn hann fór í havið.

Mynd nr. 4



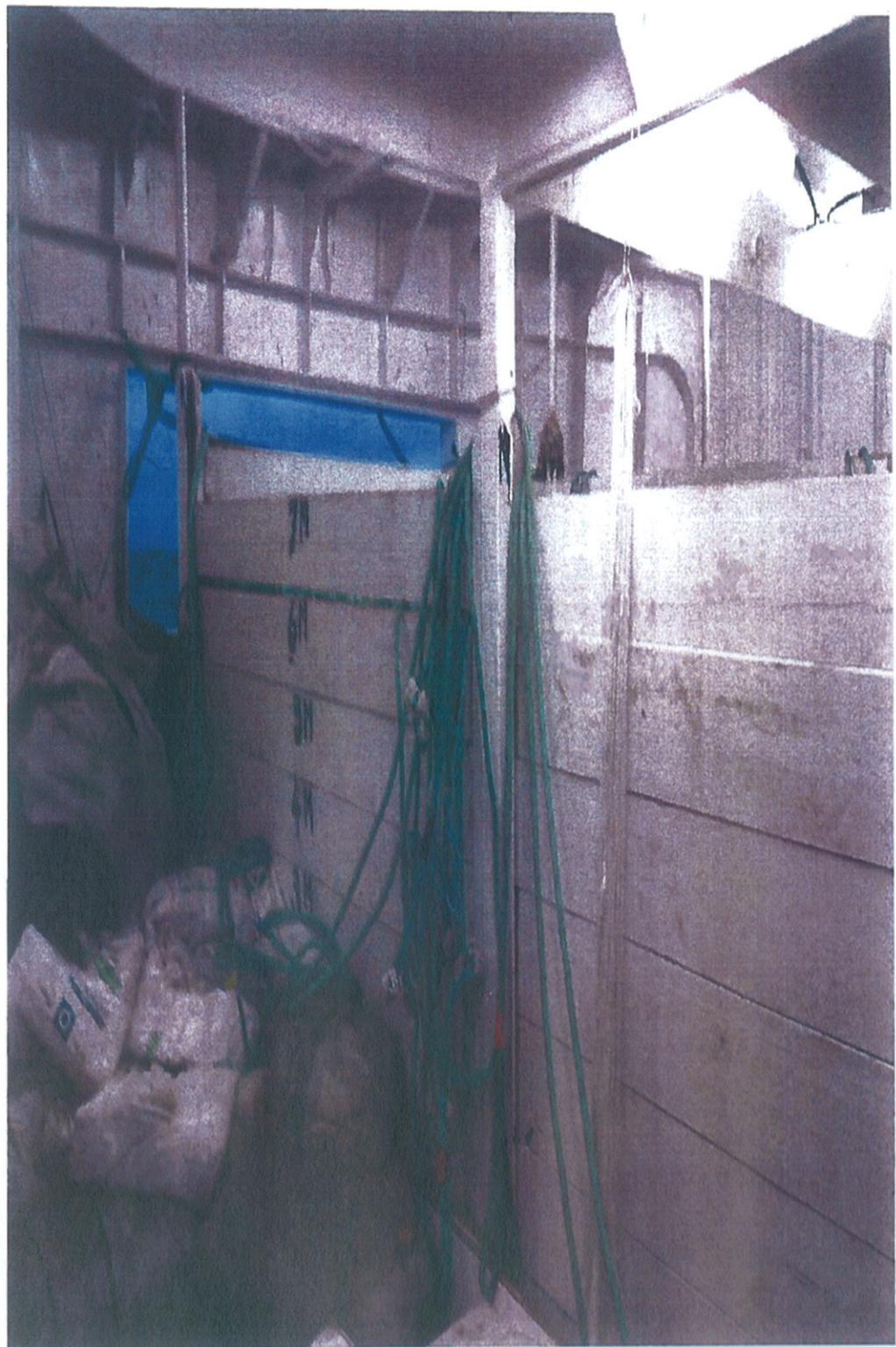
Bjarginningur, sum sjómenninir royndu at brúka, men ikki fingu leysan

Mynd nr. 5



Myndina hevur indonesiskur sjómaður tikið 2 dagar aftaná vanlukkuna

Mynd nr. 6



Myndina hevur indonesiskur sjómaður tikið 2 dagar aftaná vanlukkuna

Mynd nr. 7



Sjóvinnustýrið tók hesa mynd, hin 23. februar 2014, tá M/S Anita kom á Miðvág

Skjal 1

m/s ANITA, Trongisvágur

Sýn hildið í Ánum 24. Feb 2014 av Sjóvinnustýrinum. Luttakarar Jógvan Hentze og Sjúrður Samuelsen.

Sýn í samband við vanlukku umborð 11. Feb. 2014 har ein av manningini kom fastur í garnareiðskapin og varð drigin yvirborð og hvarv.

Í samband við sýnið er komið til hesa niðurstöðu:

1. Nýggj arbeiðsgongd gerast í samband við tā górnini verða sett.
2. Buktir á górnunum í samband við böting hespast á arm av metalli, ásett skottinum.
3. Stórur knívr uppsetast við endan á aftasta paunin.
4. Kamara uppsetast á aftirkottið sum vírir frameftir ella tað sum er flytast.
5. Lúkan aftan má minkast til minimum fyrir seting av górnum.

Í samband við gjøgnumgangd av skipinum eru hesar viðmerkingar/krøv:

1. Ein gjøgnumgangandi upprudding gerast á öllum skipinum.
2. Tað skalbera til at ganga á dekki ella dúrki um alt arbeiðsþóki á skipinum.
3. CO₂ rúmið skal verða stongt. DNV ella annar veitari skal góðtaka alt anleggið.
4. Málingaráumið ruddast-ventilerast og opin sprinklari ísetast.
5. Opin sprinklari uppsetast í Pakkirúminum.
6. Maskinrúmið ruddast bæði í erva og í rúminum. Alt dúrkið skal skrúvast fast.
7. Storesrúm í bb. ruddast og útstoyt frá neyðbrandpumpu isolerast.
8. Felagsmál skal ásetast.
9. WC og brúsir ruddast og vaskast.
10. Bjargingarroyndir eru ikki gjörðar síðani 9. Sep. 2013.
11. Upprudding og vasking gerast í proviantrúmunum.
12. Heilsuváttanir, trygdarskeið og vinnubrøv eftirkannast. (Skulu verða í lagi).
13. Óll krøv á hesum lista skulu gerast innan skipið fer í vinnu aftur.

Í Ánum 24. Februar 2014

Jógvan Hentze og Sjúrður Samuelsen, Sjóvinnustýrið



Skjal 2

1

Eftirlitsvitjan m/s "ANITA" 28. februar 2014

Eftirlitið fevndi um: Trygdarvenjingar (2 brandvenjingar, 1 bátavenjing/evakuering og 1 MOB venjing) umframt ávis onnur viðurskifti umborð.

Eygleiðingar og staðfestingar hjá Sjóvinnustýrinum:

1. Felags fyrir allar venjingarnar

1a. Manglandi skiparaleiðsla

Sambært mynstringarrullunum umborð á Anitu (brand-, báta- og MOB rulluni), so skal skiparin í neyðstöðu "taka við leiðsluni á brúnni". Staðfest varð undir öllum 4 venjingunum, at báðir fóroystu skipararnir voru alt ov afturhaldandi við at átaka sær hesa leiðsluábyrgd sum skiparar. Skiparin gav ongi greið og tyðulig boð til manningina – hvørki beinleiðis ella umvegis hátlaraskipanina - um slagið av neyðstöðu ella nágreniliga hvar umborð á skipinum simuleraða neyðstöðan var. Hetta hevdi m.a. við sær, at manningin undir fyrru brandvenjingini fór á skeiwt stað at sløkkja ein simuleraðan eild. Skiparin tryggjaði sær ikki á nøktandi hátt, at uppgávurnar sambært avvarðandi rullu vórðu fylgðar, og gav ikki á nøktandi hátt ítöklig boð og vegleiðing til teirra, sum voru partar av avvarðandi mynstringarrullu. Skiparin tryggjaði sær heldur ikki á ein nøktandi hátt, at manntal var hildið yvir teir persónar, sum skuldu móta á brúnni samsvarandi mynstringarrullunum. Báðir fóroystu skipararnir hildu seg fyrir tað mesta í "bakgrundini" og lótu sponsku stýrimennin leiða venjingina og samskifta við manningina. Serliga spansk 2. stýrimaðurin tók í verki leiðsluna á brúnni undir öllum venjinginum, hóast báðir fóroystu skipararnir voru til staðar á brúnni -- og hóast Sjóvinnustýrið eftir fyrstu brandvenjingina góðu fóroystu skiparunum beinleiðis boð um, at teir skuldi leiða venjingarnar sum eftir voru. Sjóvinnustýrið skal i hesum sambandi viðmerkja, at hóast mynstringarrullurnar ásetta, at 1. stýrimaður kann yvirtaka uppgávur skiparans sambært mynstringarrullunum, so eiger hefta bert at vera brúkt, um skiparin av onkrari orsók ikki fær tikið leiðsluna á brúnni, og ikki sum ein vanlig mannagongdin umborð á einum fóroyskum fiskiskipi í neyðstöðu.

Báðir fóroystu skipararnir töktust ikki nóg tilvitáðir um mynstringarrullurnar og uppgávubýtið í hesum. Samskiftið á enskum millum fóroystu skipararnar og sponsku yvirmennin – sum síðani samskiftu við indonesisku manningina umvegis ávisar indonesarar (arbeidsformenn), sum dogetu spansk - töktist alt ov ógreitt og kundi lættiga viðföra samskiftstrupulleikar og misskiljingar.

1b. Onki felags arbeidsmál/trygdarmál

Sambært Fráboðan E, kap. X, regel 14 skal eitt felags arbeidsmál ásetast umborð á fóroyskum fiskiskipum soleiðis, at manningin kann samskifta sínamillum og skilja hvønn annan í neyðstöðu ov trygdar- og arbeidsviðurskiftum annars.

Staðfest varð, at onki felags arbeidsmál er samtykt, skrásett ella verður brúkt umborð á Anitu. Venjingarnar góðu greiðar ábendingar um, at manningin hevur trupulleikar við samskiftinum, og at hetta tók ov langa tíð og fördi til misskiljingar. Samskifti umborð á Anitu skal lgjøgnum 4 lið fóroyiskt-enskt-spansk-indonesiskt og so óvugtan veg aftur. Jüst máltrupulleikar eru helst eisini ein av orsókunum til, at fóroystu skipararnir ikki voru so aktivir undir venjingunum, men lótu sponsku

stýrmenningar leiða venjingarnar og samskifta við manningina umvegis nakrar indonesarar sum skiltu spansktt mál.

Mynstringarrullurnar umborð á Anitu eru á fóroyiskum og enskum máli, hóast meginparturin av indonesisku manningini skilur lítið ella onki av enskum.

1c. Manglandi kunnleiki til alarmskipanir

Bæði fóroystu skipararnir og sponsku yvirmenninir töktust kenna ov liði til alarmskipaninar umboð á Anita – bæði hvat viðvíkur staðseting av alarmunum og hvørjar knøttar teir skuldu trýsta á. Uppá fyrispurning sögdu báðir fóroystu skipararnir, at Anita ikki hevdi nakran "general-alarm", og at ta ði bara kundi gevast sama alármsignal, uttan mun til slagið av neyðstøðu. Spanksi 1. stýrimaðurin kundi tó visa á, hvar general-alarmurin var, og at hesin riggaði sum hann skuldi.

1d. Manglandi kunnleiki til mynstringarrullfurnar (brand- búta- og MOB rulluna)

Bæði skiparar, stýrimenn og manningin annars tóktust ikki at hava nóg neyvan kunnleika til brandbáta- og MOB rulluna, hóast teir sögdu seg hava vant dagin fyrir, og hóast 2. stýrimaðurin gjögnumgekk rullurnar fyrir manningini, beint áðrenn einstökum venjingum vórðu hildnar undir eftirlitsvítjanini hjá Sjóvinnustýrinum.

Reiðarin upplýsti, at allar mynstringarrullurnar eru tær somu sum hjá undanfarna eigaranum av "Anitu". Rullurnar eru sostatt ikki endurskoðaðar ella tillagaðar, lá númerandi reiðarin yvrtók skipið, eins og möguligar tillagingar ikki eru umhugsæðar ella gjörðar til númerandi raksturin av skipinum, talið ella samansettingina av manningini.

Føroystu skipararnir og reiðarin á Anitu sögdu seg ikki vera nøgdar við mynstringarrullurnar og ynkstu tær broyttar, m.a. ti at brandrullan ásetur, at manningin skal draga alla brandútgerðina upp á brúnnu. Áðrenn farast skal á brandstæði at sløkkja eldin.

1e. Onki skipað manntal

Nóktandi mannatal varð ikki hildið til nakra av venjingunum. Onki sjónligt samskipti var í millum skipara og tann, sum hevði ábyrgdina av manntalinum, og tað varð ongantilð alment staðfest, at ólli manningin var mótt á brúnni, tā alarmurin hevði ljóðað. Ikki fyrr enn eftirlitsfólkini há Sjóvinnustýrinum beinleidiðs spurdur eftir manntalinum, var hetta kvitterað av einum av stýrimonnum umvegis indonséiska kokkin, sum hevði hesa uppgávuna sambært mynstringarrullunum.

2. Eygletðingar og staðfestingar undir einstóku venjingunum:

2a. Brandvenjingin (Fire Muster)

Brandvenjingin varð hildin 2 ferðir vegna ógreið boð frá skipsleiðslum og trúpolleikar við sløkkiúteignini.

Áðrenn fyrri brandvenjingina fingu fóroystu skipararnir at vita frá Sjóvinnustýrinum, hvar simulerat
eldurin skuldi vera umborð á Anitu. Hesi boð komu ongantid greitt fram á bránni, tá alarmurin hevdi
ljóðað og manningin var savnað á bránni, við ti Úrsli, at brandmannin eftir boðum frá 2.
stýrimanni varð send á eitt annað – on skeiví - stað at sløkka eldin.

Seinna brandvinningsþing: Þáttar 1 av manningini kom á brúnna, eftir at afarmorin hevði ljóðað. Íkkje fyrir einn brandalarmurin varð settur í gongi á 6 óru sínum, komu fleiri av manningini upp á brúnna. Óinklumáttar með vaxa lífdeild, en tilvaru ikki til at staðfesta um allt manninginum myndist á brúnnum. Völdum í gegnum

hvar eldurin var, komu heðaferð fram frá fóroykska skiparanum umvegis spanska 2. stýrimannin, men tað varð ongantíð almannakunngjört fyri allari manningini, hvat neyðstøðan var og hvar eldur var í. Brandmanningin var á eldstaðnum og slangurnar riggaðar til 7 min eftir at alarmurin hevði ljóðað aðru ferð.

Undir báðum brandvenjingunum fekst ikki nóg nögv trýst á brandslangurnar. Pumpurnar kurnu koyra við 2 trýstum – "low" og "high" speed. Pumpurnar fingust bara at rigga í low-speed. Maskinmeistarini segði orsökina til lága trýstið vera, at "knekkur" var á slangunum, men knekkur uppstendur bara, tá ov lágt trýst er. Staðfestast kundi ikki nágreniliga, hví trýst ikki fekst á slangurnar, men sambært reiðara og maskinmanni verður arbeitt við at finna orsökina. Nokta ndi trýst var á neyðbrandpumpuni. 2 brandslangur vorðu brúktar undir venjingunum, harav onnur var á hol og passaði ikki til brandhydrantin (lak í millum). Fleiri koblingar (connections) til brandslangurnar vorú ikki av somu dimensiún og passaðu tí ikki til allastaðni umborð á skipinum.

Sambært brandrulluni umborð á Anita, skulu 2 brandlið til verka, leidd av hvør sinum brandleidara (1. stýrimanni og maskinmeistaranum). Hvørgin teirra leiddu simuleradu brandvenjingina. 2. stýrimaður fór í roykkavaraútgerðina, hóast tað ikki greitt framgongur av brandtulluni, hvør er roykkavari. Roykkavarin (2. stýrimaður) tóktist ivasamur í, nágreniliga hvussu roykkavaraútgerðin riggaði m.a. hevði hann trupulleikar við at fáa andingarútgerðina at rigga sum hon skuldi). Sambært brandrulluni og brandkontrolplaninum hevur Anita 2 roykkavarasett umborð, men tað seirna roykkvarasettið kom ikki umborð fyrr enn dagin fyri eftirlitsvitjanina hjá Sjóvinnustýrinum. Úppá fyrispurning um "roykkavara-certifikat" vísti spansk 2. stýrimaðurin fram eitt spansk certifikat frá 2001, sum hann segði ikki skuldi endurnýggjast, ti hann hevði hildið hesar fórleikar við lika í Frankaríki, áðrenn hann kom umborð á Anita.

2b. Bátavenjingin (Boat Muster)

Manningin móttí á brúnni stutt eftir alarmin, men vegna manglandi skipað manntal kundi ikki við vissu staðfestast, at allir voru móttir.

Anita hevur 2 slög av bjargingardraktum umborð, harav annað slagið ikki hevði nóg mikil av upprílt og tí eisini krevur ein bjargingarvest, sum hóskar til bjargingardraktina. Hetta vistu hvørki yvirmenu ella manningin. Bjargingardraktirnar verða goymdar á brúnni og nóg mikil av draktum var til alla manningina. Öll manningin lát seg í bjargingardraktirnar uppá nökstandi tíð.

Bjargingarvestarnir liggja í kómrunum hjá manningini. Kravíð er, at bjargingarvestarnir liggja høglipa fyrí tætt við "útskipingarstaðið" (bjargingarbátarnar). Bjargingarvestarnir eru góðkendir og av slagnum "LALIZAS Advanced 2010". Sambært yvirmónnum á Anita voru hesir bjargingarvestar ikki egnaðir til at vera brúktir saman við bjargingardraktunum, til vestarnir eru ov "stórir og klossutir". Yvirmenninir mæltu til at brúka upplásiligar bjargingarvestar saman við bjargingardraktunum, men Anita hevur bert 3 upplásiligar bjargingarvestar umborð, sum eru ætaðir til MOB manningina.

Bátavenjingin gekk annars væl og uppgávurnar vorðu avgreiddar samsvarandi bátarulluni.

2c. MOB-venjingin (MOB Boat Muster)

MOB rullan krevur 14 persónar, men tá alarmurin varð settur í gongd móttí ØLL manningin á brúnni í bjargingarvestum og hjálmi – og hetta er helst tekin um, at manningin ikki kennir MOB rulluna nái væl, ella dugir nái væl at skyna á ymisku alarmunum.

Sambært MOB rulluni, hava 3 dekkarar til uppgávu at fáa bjargingardraktir út á dekkið til treu 3 persónarnar, sum skulu manna MOB bátin, men ongin drakt kom við út á dekkið.

Tað gekk annars væl at seta sjálvan bátin út og motorurin startaði og gekk sum hann skuldi.

3. Ymisk onnur viðurskifti sum vórðu kannaði

3a. Sprinklarar í pakkirúmi

Anita hefur ongjar sprinklarar í rúminum, har pakningur verður goymdur (serføroyskt krav eftir Hercules vanlukkuna). Sprinklarar skulu installerast, men tá pakkirúmið ikki er inni í sjálvum skipinum, men "frittliggjandi og úti" á ovasta dekki, verður givin ein 3 mánaða freist fyrir at fáa hettu gjört.

3b. Neyðstýring

Yvirmenninir vórðu bidni um at simulera eina neyðstýring frá maskinrúminum. Hvørki skiparar ella stýrimenn töktist kenna til neyðstýringina og hvussu hetta kundi gerast í verki. (kravið er, at hetta skal roynast 3. hvønn mánað). Spanski maskinmeistarir töktist tó kunnaður um neyðstýringina og kundi umvegis maskinrúmið vísa, at hetta riggðái í verki. VHF varð nýttur at samskifta millum brúgv og maskinrúm. Nógv hydraulikolja varð staðfest í karinum rundan um stýrimaskinuni og bendir hetta á, at stýrimaskinan ikki er tøtt.

3c. Medisinkistan

Anita hefur medisinkistu B umborð og galdandi tilhoyrandi hefti til B-kistuna. Galdandi útgávan av "Søfartsstyrelsens Lægebog" er umborð, men ikki í enskari týðing, sum annars er krav, tá manningin ikki tosar ella skilri dansk mál. Medisinkistan er ein skuffumøbil á brúnni og staðfestast kundi, at lyklarnir stóðu í 2 av 3 skuffum, meðan tann triðja skuffan var ólæst. Skiparin segði seg hava partar av medisinkistunni í skiparakamarinum. Báðir fóroystu skipararnir hava nýliga verið á skeið í medisinkistu. Spanski 1. stýrimaðurin visti fram eitt spansk medical-certifikat (t.v.s. EU).

3d. Annað

"Admiralty-bökurnar", sum standa á brúnni umborð á Anitu, eru ov gamlar og eiga at verða útvegaðar í nýggjastu útgávuni.

4. Kravd tiltekk frá Slóvinnustýrinum, áðrenn Anita fer aftur til regluligan fiskiskap

4a. Venjingar

Verandi mynstringarrullur mugu venjast meira, so skipari og manning nágrenniliga kenna sín leikdul í neyðstöðu samsvarandi mynstringarrullunum, duga at brúka og skyna á ymisku alarmsignalunum, og at samskifta á ein nöktandi hátt. Um rullurnar verða broyttar og/ella manningin heilt ella lutvíð verður broytt, skal venjast eftir nýggju rullunum/manningini. *Sjóvinnustýrið skal boðsendast til eftirlitvitjan, tá skipari og manning hava vant so mikil, at teir til fulnar kenna seg fortróliigar við mynstringarrullurnar. Eftirlitsvitjanin skal fremjost skjótast gjørligt, og innan Anita fer aftur til regluligan fiskiskap.*

4b. Felags arbeidsmál

Felags arbeiðsmál skal samtykkjast, skrásetast og venjast, áðrenn skipið fer aftur til regluligan fiskiskap. Mynstringarrullurnar skulu tillagast til felags arbeiðsmálið. *Felags arbeiðsmálið skal royn ost sum liður í venjingunum, sum Sjóvinnustýrið skal boðsendast til sambært pkt. 4a omanfyri.*

4c. Brandpumpur/slangur

Eldsløkkiútgerðin skal rigga til fulnar, áðrenn skipið fer aftur til fiskiskap. Nog miðið av trýsti skal vera á brandslangunum og skaddar brandslangur skulu skiftast út. Koblingar/connections skulu vera av somu dimensión og kunna brúkast til eldsløkking allastaðni í skipinum. *Eldsløkkiútgerðin skal royn ost sum liður í venjingunum, sum Sjóvinnustýrið skal boðsendast til sambært pkt. 4a omanfyri.*

4d. Bjargingarvestar

Bjargingarvestarnir skulu flytast úr kómrunum og næri bjargingarbátunum (udskibningsstedi) áðrenn skipið fer aftur til fiskiskap. "Brandkontrolplanurin", sum hongur uppi á brúnni, skal tillagast samsvarandi hesum. Sambært "Brandkontrolplaninum", so liggja bjargingardraktirnar í kómrunum hjá manningini. Í veruleikanum verða bjargingardraktirnar goymdar á brúnni, og til skal "Brandkontrolplanurin" eisini broytast hesum viðvikjandi.

5. Kravd tiltök frá Sjóvinnustýrinum við freist

5a. Sprinklarar í pakkirúm

Sprinklarar skulu installeraſt í pakkirúmið á ovasta dekki inna 3 mánaðir.

5b. Neyðstýring

Neyðstýring skal venjast sambært ásettum lögarkrvunum (3. hvønn mánað). Möguligir hydraulikofju lekar í stýrimaskinuni skulu finnast og tettast skjólast tilber og innan 3. mánaðir.

5c. Roykkavaracertifikat

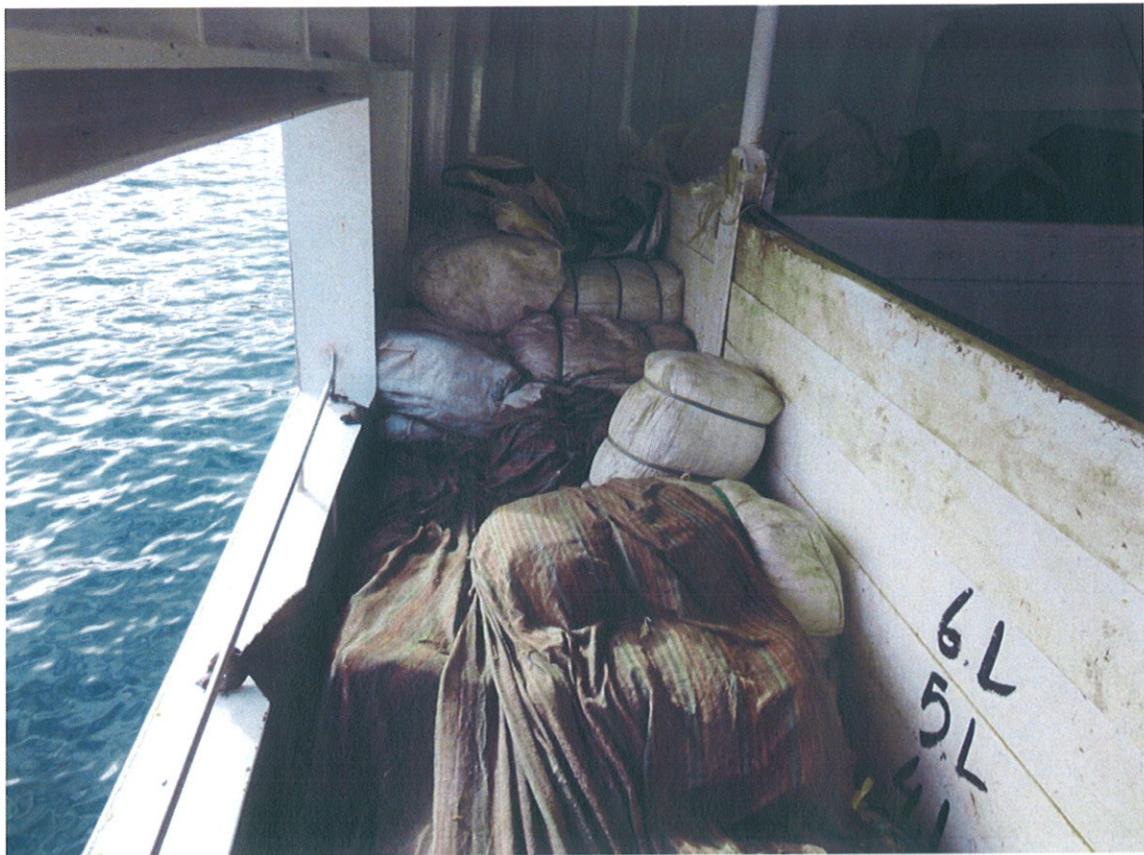
Teir báðir roykkavarnir, sum skulu verða umborð brandrulluni og brandkontrolplaninum, skulu hava gyldugt roykkavaraskeið.

Umframt omanfyrl nevndu krøv/tiltök, skulu fráboðaðu krøvini frá eftirlitsvítjanini hjá Sjóvinnustýrinum 24. februar 2014 eisini lúkast og vattast móttvegis Sjóvinnustýrinum. Tó skal þkt. 5 í kravlistanum frá 24. februar (sprinklarar í pakkirámi) skiljast sum eitt krav við 3 mánaða freist.

Sjóvinnustýrið, 5. mars 2014

Jákup K. Poulsen, sýnsleiðari

Mynd nr. 8



Gjøgnumgangandi upprudding umborð, skal til. Lúkan aftan, dekk 2, har tann sjólatni fór í havið.

Mynd nr. 9



Gjøgnumgangandi upprudding umborð skal til. Bátadekk BB. (Mynd tikan frammeftir)

Mynd nr.10



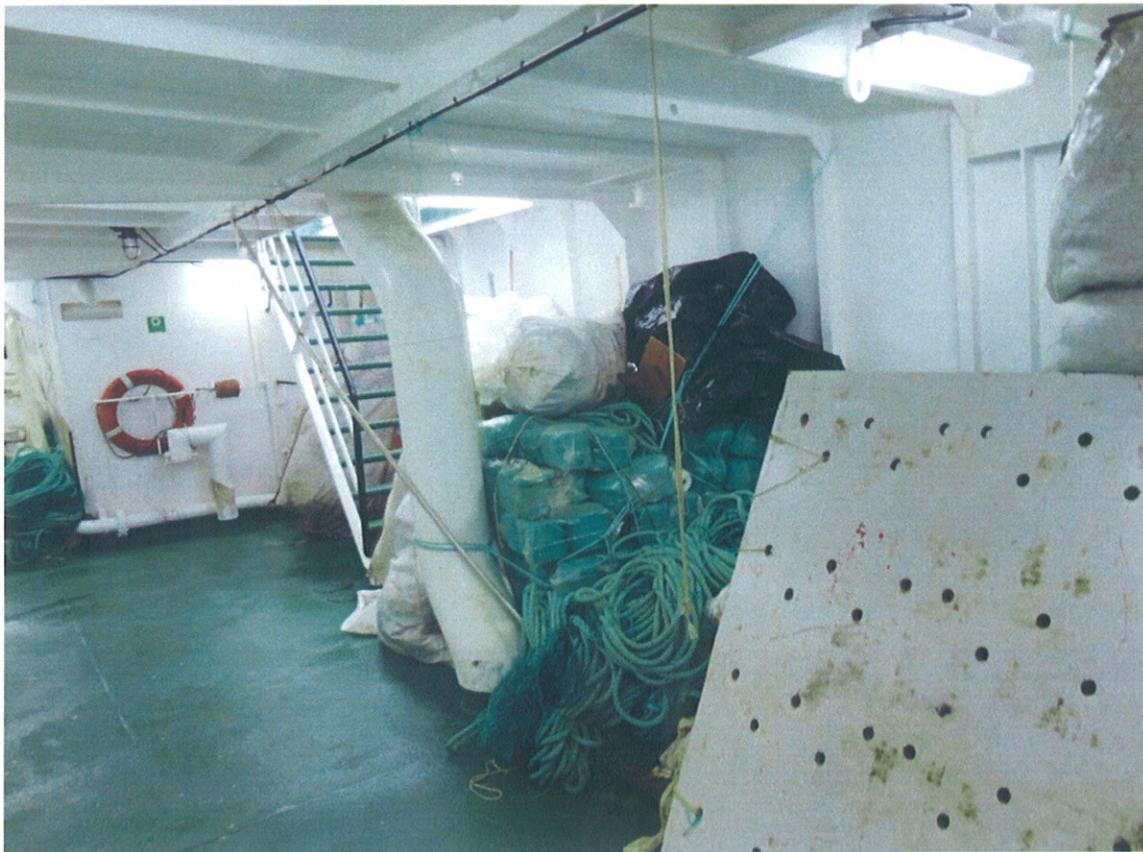
Gjøgnumgangandi upprudding umborð skal til. Bátadekk BB (mynd tíkin aftureftir)

Mynd nr. 11



Gjøgnumgangandi upprudding umborð skal til. Leytari miðskips BB, upp á bátadekkið

Mynd nr. 12



Gjøgnumgangandi upprudding umborð skal til. Dekk 2 í BB