



SJÓVINNUSTÝRIÐ

FAROESE MARITIME AUTHORITY



Kanning av trygdarviðurskiftum umborð á føroyskum partrolarum

19. apríl 2023

Dato: 19.04.2023

Trygdarábøtur skulu til hjá partrolarum

Eftir samanstoytin millum Eystur- og Vesturbúgván í fjørvár, hevur Sjóvinnustýrið kannað umstøðurnar á partrolarunum, og niðurstøðan er púra greið: Ábøtur eru átrokandi á mongum av skipunum, sum í ov stóran mun als ikki standa mát, tá tað ræður um trygd á sjónum. Nú skulu viðurskiftini fáast í rættlag í samstarvi millum reiðarí og Sjóvinnustýrið

Sjóvinnustýrið er farið undir eitt átak, sum hevur til endamáls at bøta um trygdina í partrolaraflotanum.

Ein kanning, sum Sjóvinnustýrið hevur gjørt av 12 av teimum 15 partrolarunum í flotanum vísir, tað haltar so mikið nógv við trygdarmannagongdum á einum parti av skipunum, at alneyðugt er at gera eitt serligt átak fyri at betra um trygdina á sjónum og arbeiðsumhvørvið umborð.

Reiðararnir hava fingið boð frá Sjóvinnustýrinum um tær ábøtur, sum krevjast, og í næstum fer stýrið at kanna, um viðurskiftini í hesum partinum av flotanum eru komin í rættlag.

Upprunin til átakið

14. apríl 2022 rendu EYSTURBÚGVIN og VESTURBÚGVIN saman á økinum við Wyville Thomson Ridge, einar 120 fjórðingar í ein útsynningsunnan úr Føroyum.

Stutt eftir samanstoytin sakk EYSTURBÚGVIN og liggur nú á umleið 500 metra dýpi. Manningin á EYSTURBÚGVANUM taldi sjey, og allir blivu bjargaðir umborð á VESTURBÚGVAN.

Kanningarnar av málinum, sum Den Maritime Havarikommissionin (DMAIB) hevur gjørt fyri Sjóvinnustýrið, lýsa málið væl, og tær snúgva seg í høvuðsheitum um umstøðurnar, ið elvdu til, at skipini rendu saman, og hví EYSTURBÚGVIN sakk.

Sí [leinkju til frágreiðing her](#).

Á síðu 29 í frágreiðingini vísir Sjóvinnustýrið á, at um illa vildi til, kundu vit mist mannalív. Tað er tí alneyðugt og sjálvsagt, at øll segl nú verða sett til fyri at minka um vandan fyri, at slík óhapp henda aftur.

Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum

Eftir óhappið í apríl 2022 hevur Sjóvinnustýrið kannað 12 av 15 skipum, ella tað, sum svarar til 80 prosent av partrolaraflotanum, sum er virkin í Føroyum.

Kanningin er óvísindalig, men hon er grundað á drúgt og gott samskipti millum sýnsfólk frá Sjóvinnustýrinum, reiðarar, sum varða av skipunum og - ikki minst - manningarnar á teimum 12 skipunum.

Úrslitini av kanningini eru sum heild ikki góð.

Stuttur samandráttur av kanningini

Umframt at kanna ymisk vanlig viðurskipti viðvíkjandi trygd á sjónum var serligur dentur lagdur á viðurskipti, sum beinleiðis ella óbeinleiðis høvdu ávirkan á orsøkina til, at EYSTURBÚGVIN og VESTURBÚGVIN rendu saman. Sum kunnugt eydnaðist tað manningini á VESTURBÚGVANUM at bjarga manningini á

EYSTURBÚGVANUM eftir lítlari løtu, og Sjóvinnustýrið legði seg í kanningini somuleiðis eftir at gera eina meting av, um øll skipini í partrolaraflotanum høvdu kunnað gjørt teimum tað eftir.

Kanningini hjá Sjóvinnustýrinum vísir, at:

- bjargingarútgerðin umborð á partrolarunum er fyri stóran part í lagi, tó so eru einans 44 prosent av MoB-bátunum í lagi, og fleiri av teimum kunnu helst ikki flotast, um tað skuldi verið neyðugt
- einans 18 prosent av manningin gongur vakt sambært Vaktarhaldskunngerðini
- 90 prosent av skipunum hava ein brúgvavakts-alarm, sum virkar, og 60 prosent av skipunum brúka alarmin til tað endamálið, sum hann er ætlaður til

Fyri at manning kann vera fyrireikað til neyðstøður, eru ásettar reglur um venjingar, sum skulu gerast regluliga. Kanningin vísir, at bara 45 prosent av skipunum gera regluligar venjingar.

Kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um arbeiðsumhvørvi umborð á skipum (Fráboðan A) nr. 80 frá 15 juli 2016 ásetur, at alt arbeiði umborð skal leggjast til rættis soleiðis, at tað kann gerast á tryggan hátt. Hetta merkir, at váðametingar skulu gerast av arbeiðisstøðum, har vandi er á ferð fyri manningina.

Kanningin vísir, at 31 prosent av skipunum hava arbeiðspláss-metingar (APM) umborð, meðan einans 21 prosent av skipunum brúka APM regluliga.

Niðurstøðan av kanningini hjá Sjóvinnustýrinum er tí greið: Tryggin og arbeiðsumhvørvið umborð á partrolaraflotanum er ikki nøktandi fyri ein part av skipunum, og øll skipini høvdu ikki megnað tað, sum manningin á VESTURBÚGVANUM megnaði, nevnliga at bjarga teimum sjev monnunum innan fáar minuttir eftir, at EYSTURBÚGVIN var sokkin.

Tí hevur Sjóvinnustýrið givið boð um, at ófullfíggaðu trygdarumstøðurnar mugu og skulu fáast í rættlag, og stýrið vil somuleiðis gera greitt, at eftirlitsvitjanir verða gjørdar í næstum fyri at tryggja, at ábøturnar eru gjørdar.

Sum siglingartjóð eiga reiðarar, manningar, manningarfeløg, undirveitarar og vit myndugleikar altíð at taka trygd á sjónum og arbeiðsumhvørvið umborð á skipum okkara í størsta álvara. Men tíverri er tað ein sannroynd, at vit mugu gera átøk fyri at fáa trygdina á sjónum fremri í raðfestingunum enn í dag. Vit í Sjóvinnustýrinum taka málið í størsta álvara, og vit eru í sambandi við allar partar við eittans endamáli: At betra um trygdina á sjónum og at verja mannalív.

Sjóvinnustýrið takkar manningum og reiðaríum fyri sera gott samstarv, meðan vit hava kannað skipini. Eingin ivi er um, at vit við áhaldandi og konstruktivum samskipti um málið kunnu betra um trygdina á sjónum til gagns fyri allar partar.

Vinarliga,

Sjóvinnustýrið – Nærri upplýsingar fáast frá Hans Johannes á Brúgv, 211223

Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum av partrolaraflotanum

Partrolarar, stutt lýsing:

Hesi skipini koma undir vinnulig fiskiskip á ella størri enn 24 m og hoyra til ból 2 hjá VØRN. Tá óhappið hendi, vóru 16 skip, 8 pør, og hefur hesin flotin verið rímiliga støðugur seinastu árin. Flestu skipini eru bygd sum frambygdur trolarar. Trolararnir eru millum 32 og 38 m langir og 8-10 m breiðir. Einstakt par er eitt sindur minni.

Hesin bólkur av skipum hefur ein miðalaldur uppá 28 ár, og hann verður árliga sýnaður av klassafeløgum. Manningin telur millum 5-7 mans.

Fiskireiðskapurin, sum brúktur verður, er trol. Skipini eru øll bygd úr stáli. Maskinorkan er treytað av rakstrinum og fiskireiðskapinum, og hon liggur oman fyri 750KW á øllum partrolarunum.

Vinnuøki

Virkið hjá partrolarunum er á leiðunum kring Føroyar. Mest verður roynt eftir upsa, hýsu og toski, men einstøk pør trola eisini eftir gulllaksi. Vanliga eru tóvini, tíðin, sum trolid er úti, einar 6-7 tímar. Meðan trolid er úti, verður fiskurin, sum var í seinasta háli, fingin til høldar umborð á tí eina skipinum, meðan manning, undantikið vakthavandi yvirmaður, hefur møguleika at hvíla seg.

Úrslitið av kanningunum

Úrslitið av kanningini, ið víst verður á niðanfryri, er eitt miðalúrslit fyri øll tey 12 skipini. Úrslitini fyri tey einstøku reiðaríni eru ymisk, og tey eru send beinleiðis til reiðararnar við áheitan um at rætta teknisk brek, at fáa mannagongdir og arbeiðspláss-metingar gjørdar og brúktar, at tryggja, at manningin ger neyðugu trygdarvenjingarnar, so tær altíð hava neyðugu førleikarnar, skuldi óhapp hent.

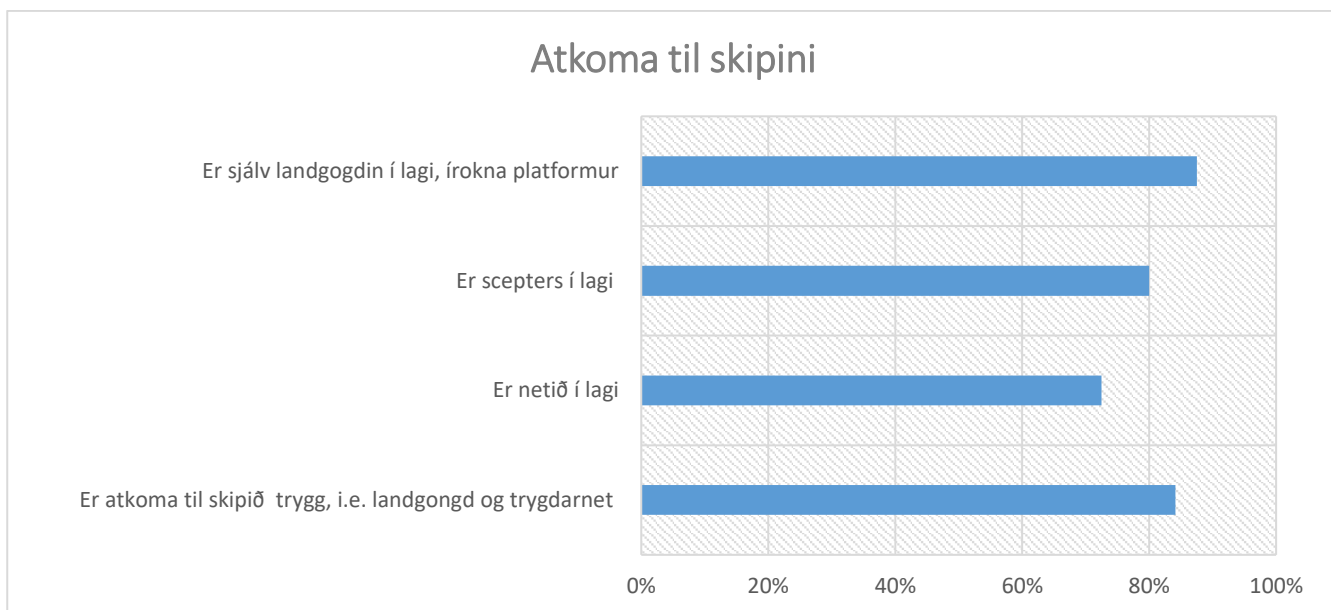


Figure 1, atkoma til skipini



Atkomuviðurskiftini til skipabólkin eru rímiliga góð, og Sjóvinnustýrið fegnast um, at tað síggjast stórir batar á hesum økinum og vónar, at góða gongdin heldur fram.

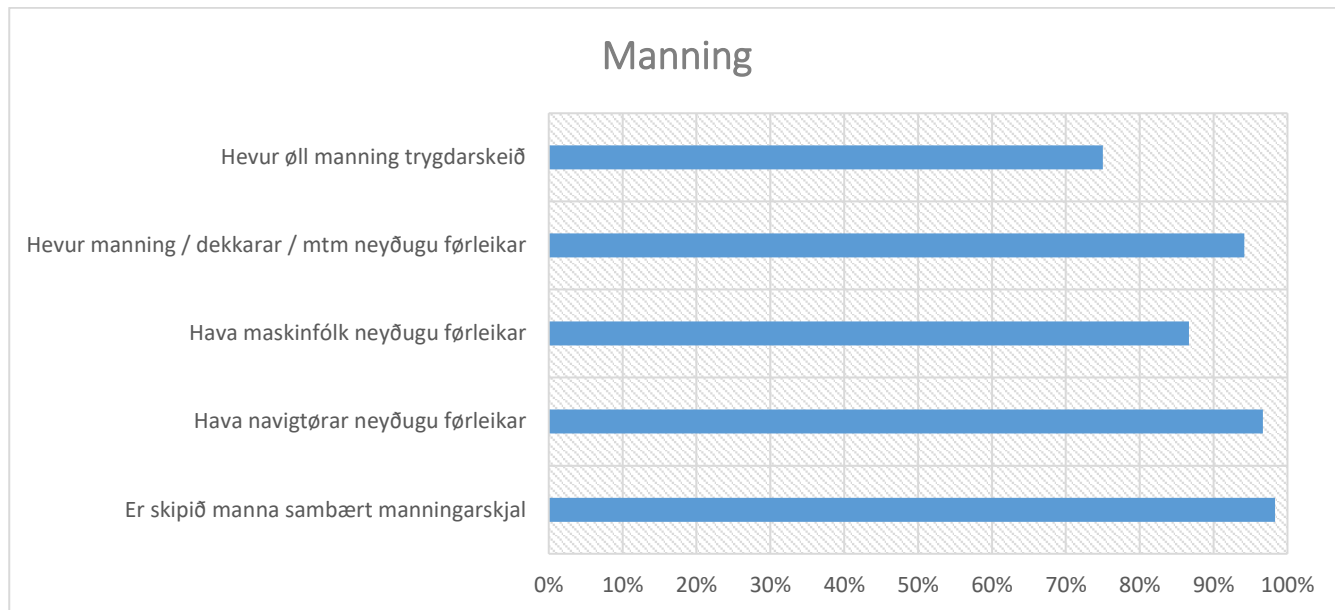


Figure 2, Manning

Yvirskipað eru manningarviðurskifti á góðari leið, tó so eru tað ov alt mong sjófólk, sum ikki hava neyðug trygdarskeið.

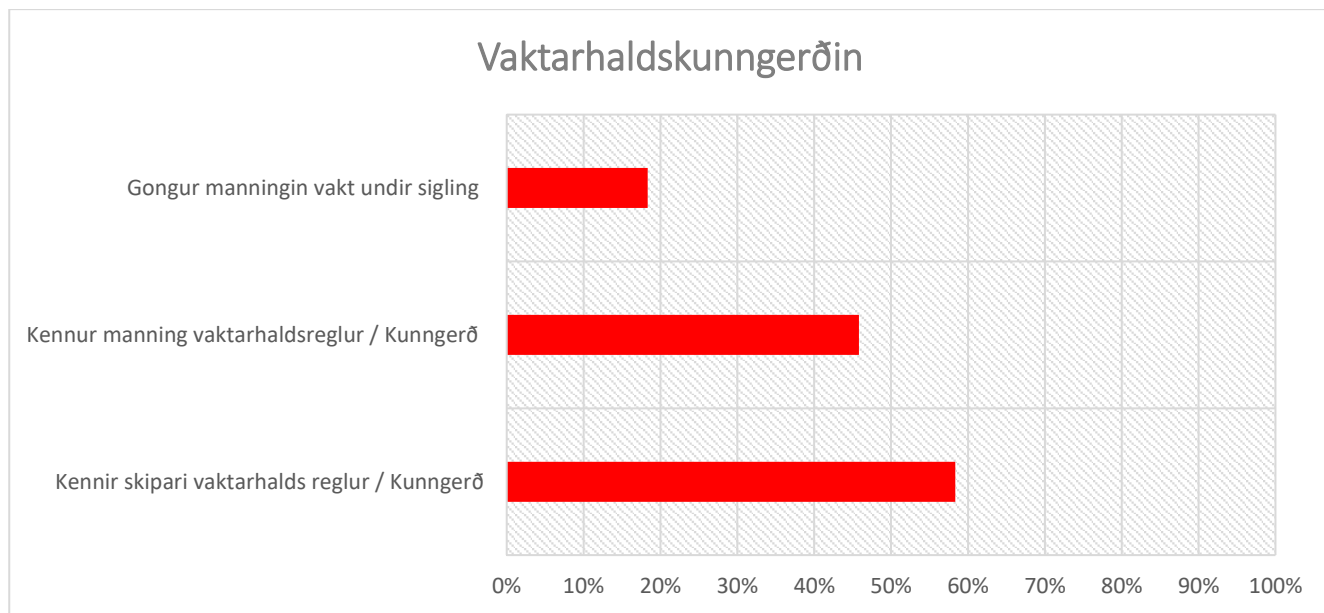


Figure 3, Vaktarhaldskunngerðin

Vaktarhaldskunngerðin ásetur, at yvirmaður kann standa einsamallur á kagi í dagslýsi, um umstøðurnar loyva tí. Tað vil hinvegin siga, at tað altíð skulu verða meir enn ein persónur á vakt um náttina, serliga tá skipið siglir til og frá fiskileið.

Ábendingarnar úr kanningini hjá DMAIB vísa greitt, at tað ikki var neyðug kagtænasta umborð á Vesturbúgvánum, tá óhappið hendi í apríl í 2022. Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum vátta, at kagtænastan umborð á partrolarunum ikki verður hildin á nøktandi hátt.

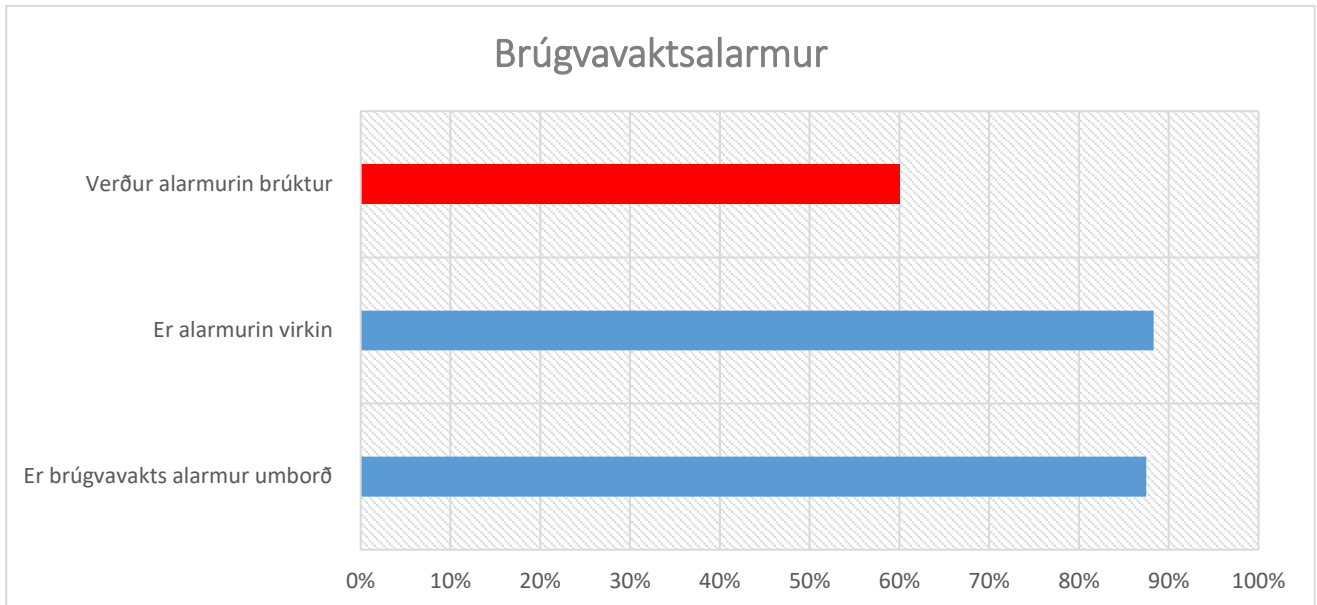


Figure 4, Brúgvavagtsalarmur

Umborð á øllum partrolarunum er ein brúgvavaktsalarmur, ið skal vera virkin, tá skipið siglir. Alarmurin skal tryggja, at navigatørar halda seg vaknar á vaktini. Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum vísir, at flestu skipini hava alarmin tøkkan, og at hann er virkin, um hann er tendraður. Sum sæst í figure 4, eru tað tíverri ikki øll skip, sum brúka alarmin sum ásett er í reglunum. Á enskum málið verður hesin alarmur kallaður “deadmans alarm”, ein ábending um, at hetta varð sett umborð á øll skip fyri at tryggja, at onkur annar enn vakthavandi á brúnni bleiv varskógvaður, um alarmur ikki bleiv váttaður av vakthavandi á brúnni.

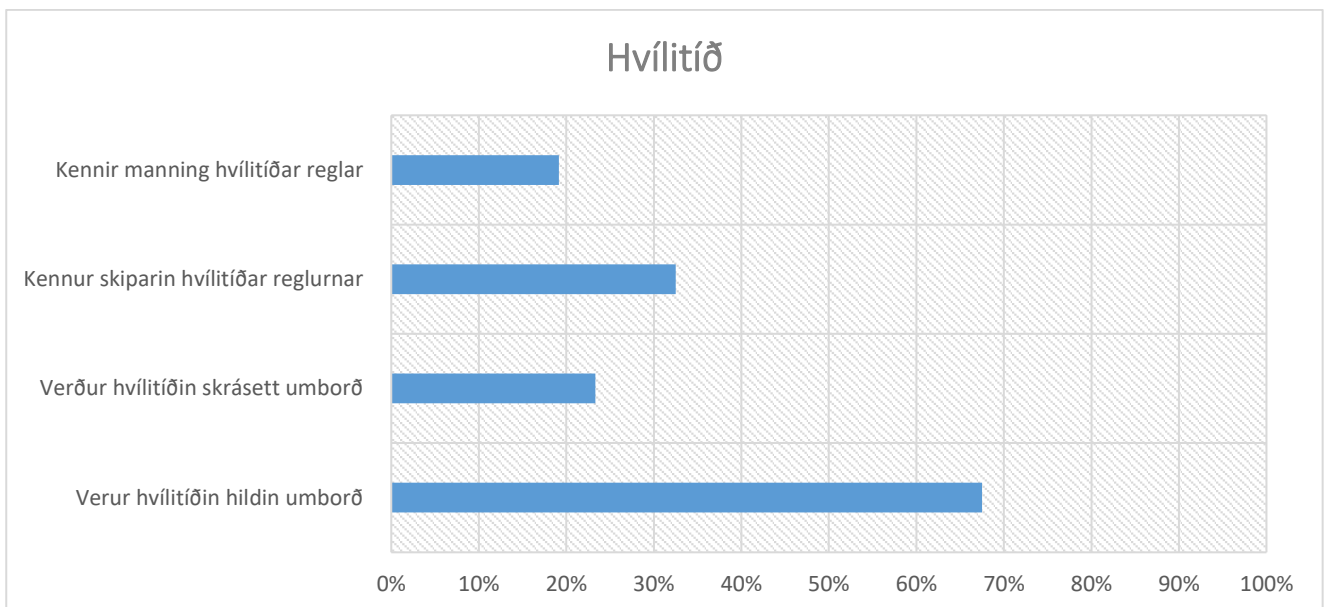


Figure 5, Hvílitíð umborð

Altjóða reglur eru ásettar fyri, hvussu fólk skulu arbeiða og hvíla umborð á skipum. Reglurnar eru eisini galdandi fyri føroysk fiskiskip. Kanningin vísir, at hvílitíðin umborð á hesum skipum er rímlig, og tað kemst helst av, at arbeiðsmynstrið umborð loyvir hvíld. Kanningin vísir tó, at kunnleikin til hesar reglur er sera lítil, og hvílitíðin verður slett ikki skrásett umborð á øllum skipum.

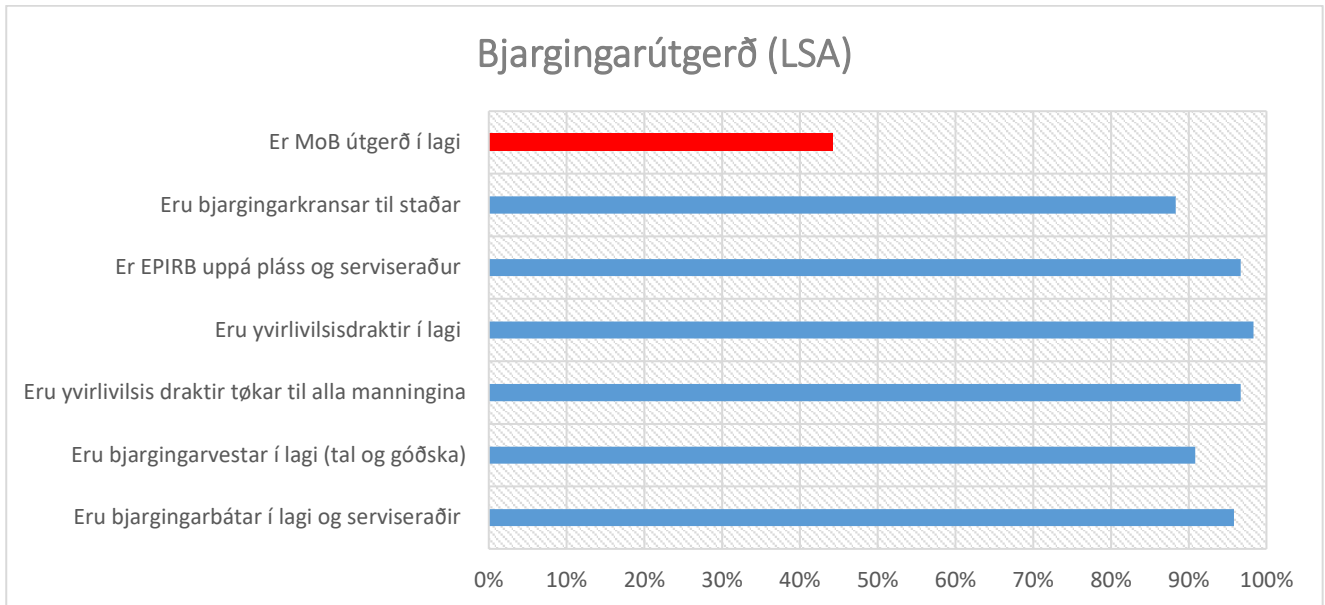


Figure 6, Bjargingarútgerð umborð

Kanningin hjá DMAIB og frágreiðingin hjá Vesturbúgvánum vísa á, at skjótt varð borið at við at bjarga manningini á Eysturbúgvánum, ið varð noydd at leypa á sjógv, tá skipið sakk undan teimum. Manningin á Vesturbúgvánum gjørdi skjótt av, mannaði og setti MOB-bátin innan fyri fáar minuttir. Útgerðin virkaði, sum hon skuldi, og manningin visti, hvat hon skuldi gera, og hetta er kanska høvuðsorsøkin til, at allir sjei menninir blivu bjargaðir yvir á Vesturbúgvánum og eru okkara millum í dag.

Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum vísir, at tað mesta av bjargingarútgerðini er í lagi umborð á partrolarunum, men kanningin vísir eisini, at Man Over Board (MoB)-útgerðin als ikki er í lagi, og at manningin ofta ikki er før fyri at fáa bátarnar út, annaðhvørt tí at útgerðin ikki er í lagi, ella at manningin ikki er von við at arbeiða við hesi útgerð, sum er altavgerandi, tá tað snýr seg um at bjarga fólki, sum enda á sjónum av einhvørjari orsök.

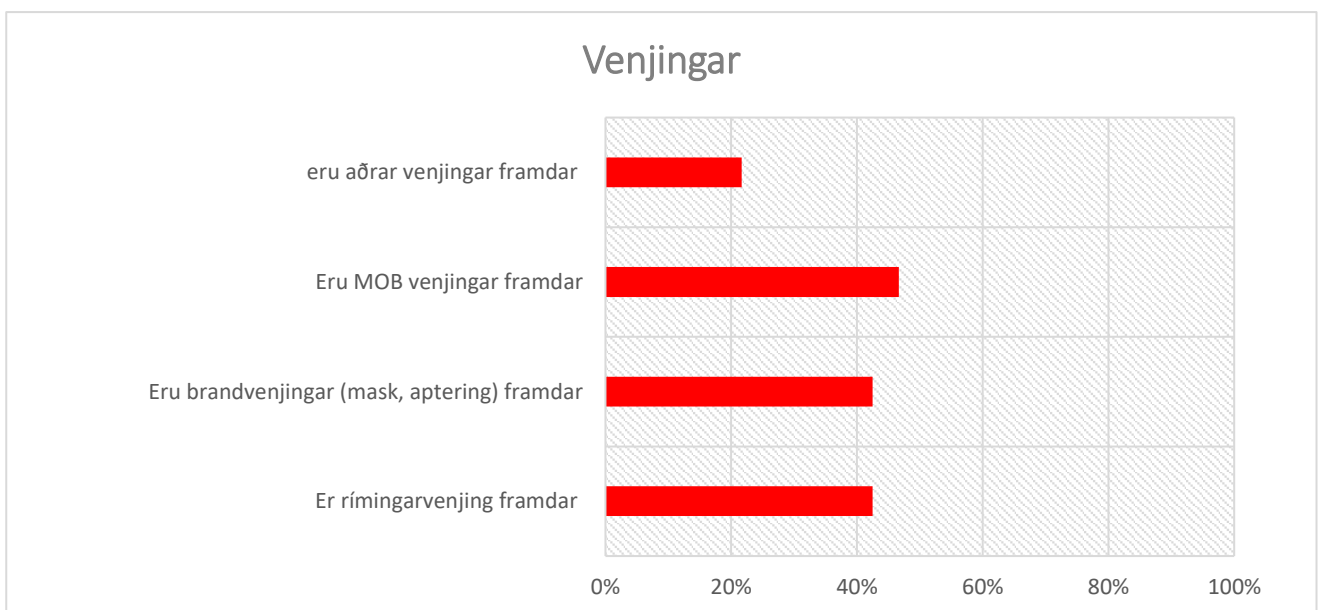


Figure 7, Venjingar framdar umborð

Hesi úrslitini vísa, at ásettar trygdarvenjingar verða gjørdar á minni enn helminginum av øllum partrolarunum.

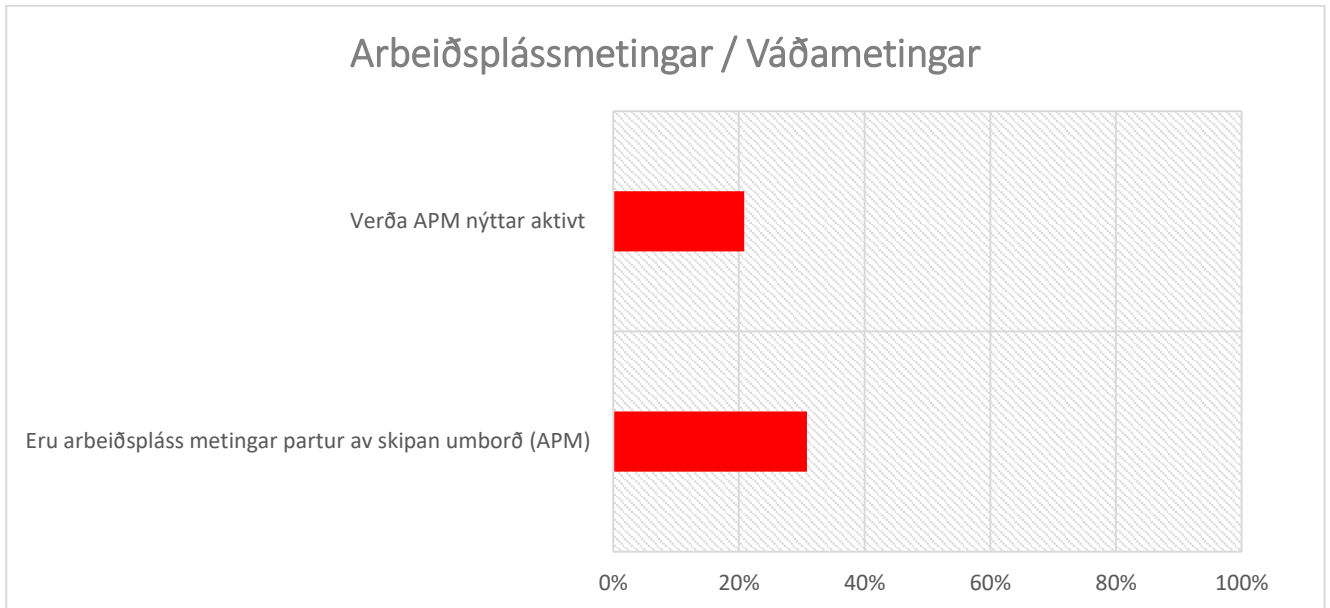


Figure 8, Arbeiðsplássmetingar (APM)

Í 2016 var Fráboðan A sett í gildi fyri øll skip í Føroyum. Fráboðan A er ætlað til at tryggja sjófolki best møguligu arbeiðsumstøður, umstøður, sum líkjast teimum, ið galda á landi í mest møguligan mun. Ein lítil partur av hesi fráboðan er at gera arbeiðsplássmetingar (váðameting) fyri øll arbeiðsøki umborð, har vandi kann vera fyri, at fólk fáa skaða. Kanningin hjá Sjóvinnustýrinum vísir greitt, at fráboðan A - og serliga APM – verður ikki raðfest av reiðarínum og leiðarunum umborð á hesum skipabólki.

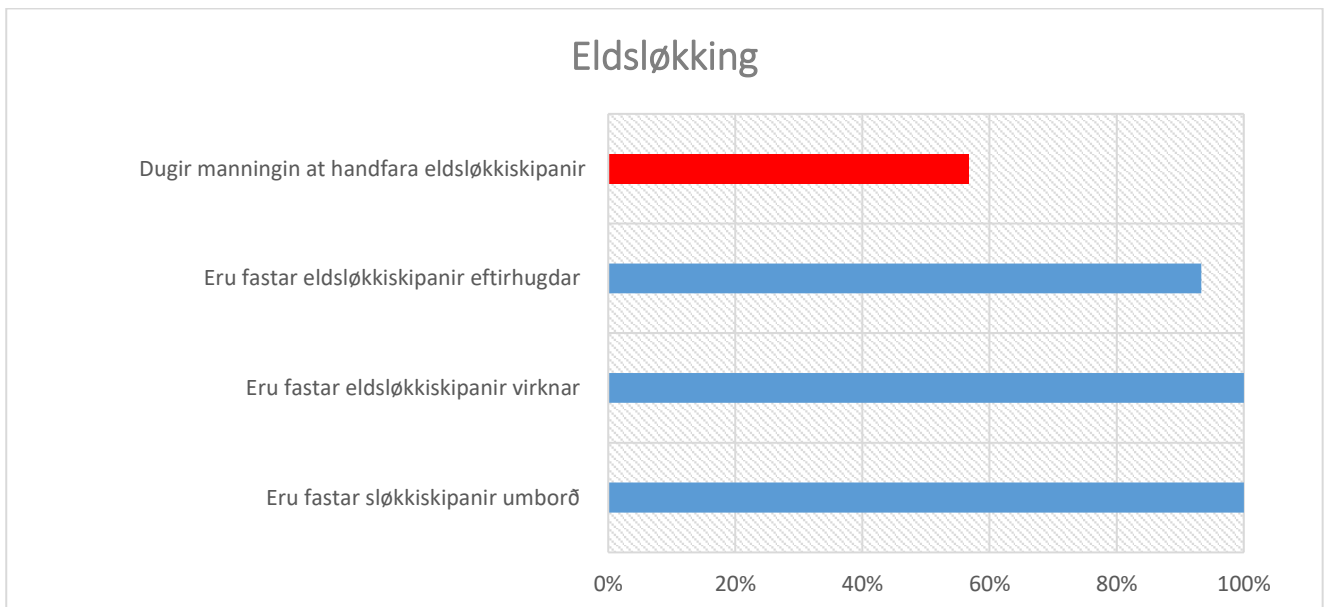


Figure 9, eldávaringar og sløkkiskipanir

Vælvirkandi eldávaringar og sløkkiskipanir eru umborð á øllum skipunum, men kanningin vísir tíverri, at færleikarnir hjá manningini at brúka skipanirnar ikki eru nøktandi á øllum skipunum. Tað er tí av alstórum týðningi, at regluligar brandvenjingar verða skipaðar umborð.



Reglutilvísing:

Fráboðan E, Fiskiskip 15 metrar og longri sí regluportalin

<https://fmareglur.konsult.fo/>

Vaktarhaldskunngerðin:

<https://logir.fo/Kunngerd/90-fra-25-05-2000-um-vaktarhald-a-skipum>

Hvílitíð umborð á skipum:

<https://logir.fo/Kunngerd/92-fra-02-06-2021-um-hvilutid-hja-sjofolki-vid-fiskiskipum>

Fráboðan A:

<https://logir.fo/Kunngerd/80-fra-15-07-2016-fra-Sjovinnustyrinum-um-arbeidsumhvorvi-umbord-a-skipum>

Vinarliga,
Sjovinnustýrið