



ELLINOR OW2321
SOKKIN 8. NOV. 2023
SJÓVANLUKKUFRÁGREIÐING

Sjóvanlukkufrágreiðing um útróðrarbátin Ellinor, ið fór at leka og sakk vestanfyri Sandoyinna hin 08.11.2023.

Sjóvinnustýrið hevur gjørt hesa frágreiðing. Hon kann verða endurgivin í fjølmiðlum, treyta av, at hon verður endurgivin rætt og ikki brúkt í misvísandi samanhangi. Endamálið við frágreiðingini er at læra av vanlukkum, upplýsa sjófólk okkara um kanningarúrslitið av vanlukkum og fyribygja, at líknandi vanlukkur henda aftur í framtíðini. Um frágreiðingin verður brúkt í øðrum høpi, skal tilvísing til heitið og upphav hjá frágreiðingini vera upplýst.

Hendan frágreiðing er tøk sum PDF skjal undir skaðafrágreiðingunum á heimasíðuni hjá Sjóvinnustýrinum www.fma.fo

Mynd á forsíðu: Ellinor lagnudagin.

Innihaldsyvirlit

1.	Innleiðing.....	4
2.	Upplýsingar um bátin	5
3.	Endamálið við kanninginini	6
4.	Tilburðagongd	6
5.	Tíðarlinja.....	6
6.	Samrøður.....	7
7.	Stabilitetur.....	9
7.1.	Laststøða nr. 1	10
7.2.	Laststøða nr. 2:.....	13
7.3.	Laststøða nr. 3	15
8.	Kanning.....	17
8.1.	Róðurstamma.....	17
8.2.	Stevnrør.....	17
8.3.	Eyka dekk.....	17
8.4.	Dekkslúkur.....	17
8.5.	Gomul lensiop	18
8.6.	Rúm millum dekkini.....	18
8.7.	Aksilin	18
8.8.	Brunnur í last	18
8.9.	Skaði í 2009	18
8.10.	Tveir skaðar í 2021	18
8.11.	Galvurin	19
8.12.	Útstoytsslangan.....	19
8.13.	Skrúvan.....	19
8.14.	Siglt á okkurt.....	19
8.15.	Turbinan	19
8.16.	Slagsíða.....	20
9.	Analysa	20
10.	Niðurstøða.....	21
11.	Fyribyrgjandi átøk.....	21

1. Innleiðing

Tann 8. november fekk Sjóvinnustýrið boð frá MRCC um, at útróðrabáturin Ellinor OW2321 var farin at leka og seinni sakk vestanfyri Sandoynna. Hendingin fór fram, tá ið báturin var á veg heim til Fuglafjarðar frá línufiskiskapi umleið 50 fjórðingar í ein útsynning úr Suðuroynni. Tveir persónar vóru í bátinum. Teir sendu út neyðarkall, fóru í bjargingardraktirnar og sjósettu gummibjargingarbátin. Eftir umleið 25 minuttir í gummibjargingarbátinum var bjargingartyrlan á vanlukkustaðnum og førði báðar menninar á Landssjúkrahúsið. Eisini vóru tveir aðrir fiskibátar komnir á staðið til hjálpar. Sjóvinnustýrið fór beinanvegin í gongd við at hoyra partarnar og samla allar viðkomandi upplýsingar um tilburðin. Hetta varð gjørt fyri at endurskapa hendingina so væl sum gjørligt fram til skipbrotið. Við bakstøði í hesum kundi kanningin byrja við tí fyri eyga at staðfesta orsøkina til vanlukkuna.

2. Upplýsingar um bátin

Bátaupplýsingar	
Skipanavn	ELLINOR
Skrásetingarnr	FO-000411
Havnakenningarnr.	FD 37
Kallimerki	OW2321
MMSI	231440000
Heimstaður	Fuglafjørður
Skrá	Føroya Skipaskráseting
Status	Í gildi
Slag	Fiskiskip
Eigari	Sp/f Lokkafelli, Føroyar
IMO nummar	Einki ásett
Byggiár / skipasmiðja	2001 / Hustler Fiberglass Boats LTD
Skrásett fyrstu ferð	31-05-2006
Byggitilfar	Trevjaplast
Bruttotons	12,50
Nettotons	3,70
Bruttoregistartons	Einki ásett
Nettoregistartons	Einki ásett
Longd	13,760 metrar
Breidd	4,450 metrar
Dýpd	1,340 metrar
Longd yviralt (LOA)	14,020 metrar
Motorslag	Cummins
Motortypur	einki ásett
Motororka	316,00 KW

Sýn og siglingarloyvi

Báturin var sýnaður og góðkendur sambært Fráboðan F.	Báturin hevði galdandi siglingarloyvi fram til 12.05.2028.
--	--

Fiskiloyvir

F.I.nr.	Fiskiloyvi	Tíðarskeið
65461	Bólkur 5B, aðrir útróðrabátar undir 15 tons ...	02-06-23 til 31-12-23
65492	Fiskiskapur eftir botnfiski við línu, snellu,...	08-06-23 til 31-12-23

3. Endamálið við kanningin

Endamálið við kanningin er at útvega viðkomandi upplýsingar um óhappið, at fáa greiðu á tilburðagongdini og møguliga staðfesta orðkir, ið hava við sær, at vanlukkur henda. Hetta kanningararbeiði er gjørt til tess, at Sjóvinnustýrið kann taka neyðug stig til at minka um vandan fyri, at tílíkar vanlukkur henda aftur. Hendan frágreiðing tekur ikki støðu til møguligar revsirættarligar avleiðingar av óhappinum. Starvsfólkini í Sjóvinnustýrinum og onnur, ið luttaka í kanningunum, hava tagarskyldu í øllum málum um óhapp á sjónum, meðan mál verða kannað.

4. Tilburðagongd

Mánadagin tann 06.11.2023 leggur Ellinor OW2321 við tveimum monnum umborð leiðina av Fuglafirði suðureftir. Fiskileiðin er umleið 50 fjórðingar í ein útsynning úr Suðuroynni, har lína verður sett og drigin.

Mikumorgunin tann 08.11.2023 eftir loknan fiskiskap fara teir at sigla heim. Vindurin er eystligur umleið 15 – 18 m/s. Alduhæddin er umleið 3 – 5 m. Tí gongur leiðin vestanfyri oyggjarnar. Umleið klokkan 10:00 er onkur trupulleiki við turbinuni á motorinum. Sagt varð, at gass bleiv sprænt inn í turbinuna. Umleið klokkan 12:00 hoyrist ein hvøllur brestur. Eingin stoytur er at føla, so einki meira verður hugsað um hetta.

Ein góðan hálvan tíma seinni, t.e. umleið klokkan 12:30, verður lagt til merkis, at báturin hevur lagt seg eitt sindur á bakborð. Tá hugt verður út á dekkið sæst, at sjógvur er á dekkinum frá yvirkant á lúnning aftan og meira enn 5 metrar fram á dekkið.

Báturin verður lagdur stillur og menninir lata seg í bjargingadraktir. Ringt verður til MRCC, og síðan verður gummibjargingarbáturin sjósettur. Tá er sjógvurin komin fram til stýrhúsið. Farið verður í gummibjargingarbátin, og ringt verður aftur til MRCC. Løtu seinni er tyrflan hjá monnunum og flytur teir á Landssjúkrahúsið.

Tveir bátar eru komnir á staðið fyri at hjálpa. Teir eru útróðrabáturin Anru XPSI og SAR-báturin Arun XPZX. Brimil XPYM er eisini á veg, men verður kallaður at bjarga øðrum báti. Vegna veður ber ikki til at fáa enda á Ellinor OW2321 og bjarga henni. Bátarnir fara síðani avstað aftur.

Við støði í videobrotum og myndum er mett, at Ellinor OW2321 sakk stutt eftir at hinir bátarnir fóru. Kanska 15 – 30 minuttir seinni. Eingin fólkaskaði stóðst av hendingini. Men sum frá líður kann vanlukkan dálka umhvørvið nakað, tí umleið 1000 litrar av dieselolju vóru í tangunum, tá Ellinor OW2321 sakk.

5. Tíðarlinja

Niðanfyri sæst tíðarlinjan, ið byrjar við fráferð, komnir á fiskileið og tilburðagongdina á veg heim aftur, sum Sjóvinnustýrið hevur sett upp í tíðarrøð við hjálp frá AIS Vikmar og øðrum upplýsingum frá samrøðum og teldupostum.

Dato	Klokkutíð	Hending
06.11.2023	16:06	Ellinor fer avstað úr Fuglafirði
	16:31	Koma til Leirvíkar
	17:17	Fara avstað úr Leirvík
07.11.2023	04:40	Koma á fiskileið umleið 50 fjórðingar í ein útsynning úr Akrabergi
08.11.2023	04:26	Sigla heim av fiskileið
	10:00 (uml.)	Ólag við turbinu. Spræna evni í turbinu
	12:00 (uml.)	Hoyrist ein hvøllur brestur
	12:44	Bátinum liggur stillur
	12:51	Ringt verður til MRCC
	12:58	Ringt verður aftur til MRCC
	13:22	Bjargingartyrlan er komin til bátin
	13:28	Bjargingartyrlan fer frá bátinum til Landssjúkrahúsið
	14:15	Anru XPSI kemur á vanlukkustaðið
	14:24	Arun XPZX (SAR) kemur á vanlukkustaðið
	15:02	AIS-ikon signalið hjá Ellinor OW2321 skiftir lit
	15:22	AIS-ikon signalið hjá Ellinor OW2321 skiftir aftur lit
	15:28	Arun XPZX (SAR) fer avstað frá vanlukkustaðnum
	15:37	Anru XPSI fer avstað frá vanlukkustaðnum
	15:52	AIS signalið hjá Ellinor OW2321 verður burtur

6. Samrøður

Í hesum parti er settur upp ein stuttur samandráttur av munnligum samrøðum og skrivligum samskipti millum allar viðkomandi partar í málinum.

Mikudagur 08.11.2023:

Seinnapartin fær Sjóvinnustýrið kunning frá MRCC um hendingina. Sjóvinnustýrið roynir at fáa fatur á skiparanum á Ellinor OW2321, men har er einki samband. Seinni fær Sjóvinnustýrið at vita, at telefonin hjá skiparanum lá eftir umborð, tá Ellinor OW2321 fór til botns. Eftir hetta verður teldupostur frá Sjóvinnustýrinum sendur til skiparan á Ellinor OW2321.

Sama dag kannar Løgreglan málið, ger samrøður og sendir Sjóvinnustýrinum eftirfylgjandi avrit av "Anmeldelserapport". Hædd er tikin fyri útsøgnum og niðurstøðum í frágreiðingini hjá Løgregluni.

Hósdagur 09.11.2023:

Um morgunin ringir skiparin til Sjóvinnustýrið og greiðir Sjóvinnustýrinum frá hendingini.

Sunnudagur 12.11.2023:

Klokkan 23:54 móttækur Sjóvinnustýrið skrivliga skaðafrágreiðing í telduposti frá skiparanum á Ellinor OW2321.

Týsdagur 14.11.2023:

Klokkan 13:00 verður tosað við skiparan á Arun (SAR). Hesin hevur onki boð uppá, hvør orsøkin til hendingina kann vera. Teir hava tikið myndir og video av Ellinor OW2321, sum verða latnar Sjóvinnustýrinum.

Sama dag klokkan 13:10 hevur Sjóvinnustýrið fund við løggildan undirveitaran innan stabilitetsviðurskipti í hølunum hjá Sjóvinnustýrinum, har nýggjar útrokningar verða lagdar fram, sum vísa intakt-stabilitetin hjá Ellinor OW2321 við konditiónum á lagnudegnum sambært upplýsingunum í skaðafrágreiðingini. Hendan konditiónum gevur ikki ábending um nakran vanda. Hugt verður eisini eftir myndum og videobrotum. Alt tilfarið ber boð um, at sjógvur er komin inn aftarlaga og síðani farin frameftir undir dekkinum. Kanska serliga í bakborð. Løggildi undirveitarin, sum gjørdi galdandi stabilitetsbók, hevur gjørt tvær laststøður afturat. Laststøða nr. 2 har aftasta rúmið (stýrimaskinurúmið) er fyllt við sjógvi, og laststøða nr. 3 har eisini opningarnir framvið last- og skipssíðunum eru fylltir við sjógvi.

Mikudagin 15.11.2023:

Klokkan 10:30 hevur Sjóvinnustýrið telefonsamrøðu við eigaran/skiparan á Ellinor OW2321. Tosað verður um møguligar orsøkir til hendingina. Hann heldur, at tað er sannlíkt, at sjógvur er komin í rúmið undir dekkinum aftan av einhvørjari orsøk og síðani farin frameftir. Síðan greiðir skiparin frá fylgjandi í sambandi við, at báturin var á beding í apríl/mai 2023:

- Róðurstamman hevur verið úr. Har var einki illgrunasamt at síggja tá.
- Dekslúkur vórðu kannaðar. Pakningar vóru tættir og skalkingar riggaðu eftir ætlan. Lykil skal brúkast til at opna hesar. Tað er ikki sannlíkt, at nakar hevur verið og opnað skalkingarnar, sigur skiparin.
- Dekkið er hækkað. Skiparin hevur ikki lagt til merkis nakra rivu, ella at nøkur stoyting er skrædnað.
- Stevnirørið og pakningur eru nakað slitin. Boð frá Sjóvinnustýrinum við síðsta sýn eru givin um at skifta stevnirør og seta nýggjan pakning í. Skiparin hevur biðið um tíð hjá tveimum veitarum, men hesir høvdu ikki tíð. Ikki ber til at siga, um sjógvur kann vera komin inn tann vegin.
- Gomul lensihol frá tí verandi (gamla) dekkinum eru tipt. Tað er einki tekin uppá, at nakað er galið hesum viðvíkjandi og tískil er ikki sannlíkt, at tey tiptu lensiholini kunnu hava elvt til lekan.
- Skrokkurin hevur havt skaða í 2009 og aftur í 2021. Skiparin kennir einki til hesar skaðar.
- Útstoytsslangan liggur omandeks. Um hon er lopin av ella farin at leka skuldi hetta ikki elvt til nakra fylling undir dekkinum. Útstoytsslangan kann vera farin av motorinum ella farin at leka frammarlaga undir dekkinum, og kølivatnið runnið í afturskipið. Men tá hevði motorurin mest sannlíkt verið kódnaður og lekin uppdagaður í góðari tíð.
- Opið er millum stb. og bb. oljutangarnar. Tá báturin er farin á bb. er olja runnin úr stb. tangen í bb. tangen.

- Høvuðsskottini eru ikki tøtt, so um eitt rúm fær eina fylling, vil tað leka millum rúmini.
- Eingin kjøl-/lensialarmur er til aftara rúmið. Bert maskinrúmið hevur kjølalarm.
- 2 bjølgpumpur eru í maskinrúminum. Onnur hevur innsúgving undir lastini og hin í maskinrúminum.
- Einki er, sum sigur frá, at pumpurnar koyra og
- eingin pumpa er í aftara stýrimaskinrúminum.

Klokkan 13:00 hevði Sjóvinnustýrið eina telefonsamrøðu við skiparan á útróðraráttinum Anru XPSI. Hesin hevur onki boð uppá, hvør orsøkin til hendingina kann vera. Teir hava tikið myndir og video av Ellinor OW2321, sum verða latnar Sjóvinnustýrinum umvegis teldupost.

Klokkan 20:15 verður ringt til vakthavandi á MRCC, sum greiðir frá um neyðarkallið tann 08.11.2023. Eisini verður greitt frá sjálvari bjargingini. MRCC hevur einki boð uppá, hví Ellinor OW2321 fór at leka og sakk.

Hósdagur 16.11.2023:

Hendan dagin hevði Sjóvinnustýrið eina telefonsamrøðu við dekkaran, sum var umborð á Ellinor OW2321 lagnudagin. Tað vísti seg, at motorurin misti snúningarnar vestan fyri Suðuroynna. Upplýst varð, at teir hildu tað vera sót í turbinuni. Teir opnaðu lúkuna og sprændu gass í. Eftir hetta gekk betur, sigur dekkarin. Hin hvølli bresturin kom 1 til 2 tímar eftir tað. Teir varnaðust, at okkurt var galið umleið 1 tíma eftir buldrið. Hildið var, at sjógvur kom inn aftan í bakborð. Upplýst varð, at stampar vóru í bæði borð. Men dekkarin hevur einki boð uppá, hvør orsøkin til hendingina kann vera. Hann viðmerkir, at pumpur og alarmar standa ov framarlaga í bátinum.

7. Stabilitetur

Ellinor OW2321 hevur tvey skott. Eitt millum maskinrúm og stýrhús/lugar og eitt millum maskinrúm og last. Lastin er ein lukkaður kassi. Men eitt op er frá stýrimaskinuni, ið fer framvið lastini í bæði borð. Tveir oljutangar eru eisini har, ein í hvørjum borði.

Sjóvinnustýrið hevur biðið løggildan undirveitara innan stabilitet rokna stabilitetin lagnudagin, tá ið Ellinor OW2321 sigldi heim. Harumframt eru tvær ástøðiligar laststøður útroknaðar við sjógvi í stýrimaskinrúmi og í rúmunum framvið lastini í báðum borðum. Hetta er gjørt fyri at síggja ástøðiliga flotið í stabilitetsforritinum og sammeta við flotið á myndum, filmum og frágreiðingini frá manningini. Atlit til lekastabilitet eru ikki tikin við í hesi kannningini.

- | | |
|------------------|---|
| Laststøða nr. 1: | Á veg heim frá fiskiskapi lagnudagin. |
| Laststøða nr. 2: | Laststøða nr. 1 + fult stýrimaskinrúm við sjógvi. |
| Laststøða nr. 3: | Laststøða nr. 2 + fylling av SB. og BB. rúmi millum last og klædning. |

7.1. Laststøða nr. 1

Lagnudagin er samlaða deyðvektin mett til umleið 10, 20 tons. Staklutirnir í deyðvektini eru veiða, bunkers, fiskireiðskapur, stores, manning og onnur leys útgerð umborð.

Forritið prógvar, at galdandi stabilitetskrøv eru innanfyri minsta mark, og gevur metta laststøðan lagnudagin ikki orsök til at halda, at intakt-stabiliteturin í sær sjálvum hevur havt nakra ávirkan á hendingina.

Tí er niðurstøðan tann, at báturin hevur likið. Legin hevur ávirkað laststøðuna. Og við støði í frásøgnum og myndatilfari tykist sjógvurin fyrst at vera komin inn aftarlaga í bátinum.

Sambært tekningini í forritinum sæst, at fríborðið er minst aftan. Í forritinum er Transversal Center of Gravity (TCG) sett til null. Tað vil siga, at tyngdarpunktið liggur í diamentralplaninum. Undir hesi fyritleyting er staðfest, at fríborðið verður null við 6,406° slagsíðu sambært Intact Stability Data. Hetta svarar til eitt minsta fríborð á 25 cm. Men í praksis liggur TCG sjáldan í diamentralplaninum. Sostatt hevur minsta fríborð mest sannlíkt verið nakað minni lagnudagin.

SHIPSHAPE - VERSION 5.24.0018, DATE : 2023-11-16
 NauCon/Jon Magnussen
 Project : Ellinor File : Ellinor

PAGE

Loading Condition no. : 8

Lagnudagur

FLOATING CONDITION DATA

Mean Draught (moulded) :	1.203 m
Trim over Lpp (aft +) :	0.452 m
List (starboard +) ... :	0.000 °
Draught, AP (moulded) :	1.429 m
Draught, LCF (moulded) :	1.246 m
Draught, FP (moulded) :	0.977 m

WEIGHT SUMMARY

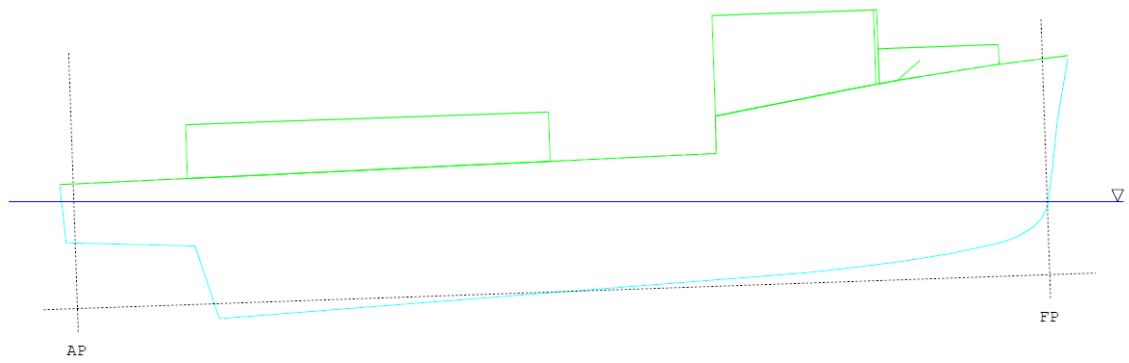
LIGHTSHIP WEIGHT :	12.9 MT
DEADWEIGHT/VARIABLE LOAD _ _ _ :	10.2 MT
Miscellaneous Mass Loads :	0.3 MT
50% bunkring :	1.2 MT
Manning, stores o.a. :	0.4 MT
12.000 pund i last :	6.8 MT
60 stampar _ _ _ _ _ :	1.5 MT
DEADWEIGHT _ _ _ _ _ :	10.2 MT

Min. vertical distance to Flood Openings:
 - downflooding type .. : 2.468 m

Displacement	23.076 MT
LCB	5.012 m
VCB (rel. BL)	0.952 m
LCF	5.278 m
TPC - Immersion	0.457 MT/cm
Trim Moment	0.364 MT*m/cm

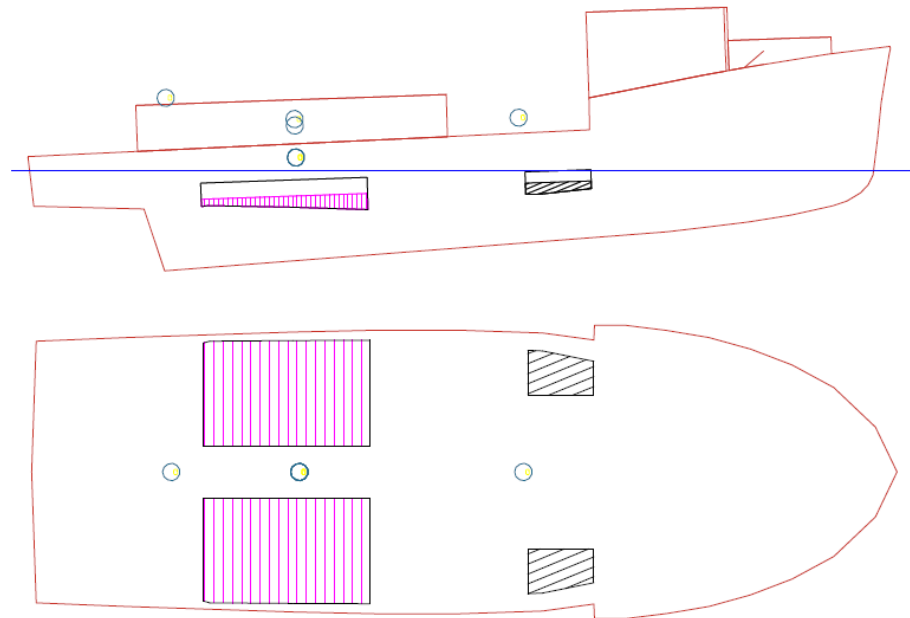
STABILITY DATA/CONTROL

KG (incl. FSC)	1.748 m
Free Surface Correction:	0.061 m
KM (metacentre)	3.454 m
GM (incl. FSC)	1.706 m
KGmax, intact, calc. ..	1.908 m
Stability Margin	0.161 m
Stability Conclusion ..	OK

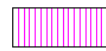


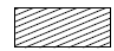
Water Density = 1.025 t/m³

Loading Condition no. : 8
Condition Id. text : Lagnudagur



○ - ITEM LOADS


Diesel Oil


Fresh Water

WEIGHT LOADS

Part no.	Id.text	Weight (MT)	Load (%)	Density (MT/m3)	Distribution		LCG (m)	TCG (m)	VCG (m)	FSCT Moment (MT*m)
					Aft (m)	Fore (m)				

1	50% bunkring									
-	Oljutangi SB	0.531	50.0	0.8500	2.50	5.10	3.879	0.997	0.906	0.69
-	Oljutangi BB	0.531	50.0	0.8500	2.50	5.10	3.879	-0.997	0.906	0.69
-	Vatntangi SB	0.067	50.0	1.0000	7.57	8.60	8.014	1.396	0.965	0.01
-	Vatntangi BB	0.067	50.0	1.0000	7.57	8.60	8.014	-1.396	0.965	0.01

		1.197					4.343	0.000	0.913	1.41

2	Manning, stores o.a.									
-	Manning, stores o.a.	0.400					7.500	0.000	2.000	

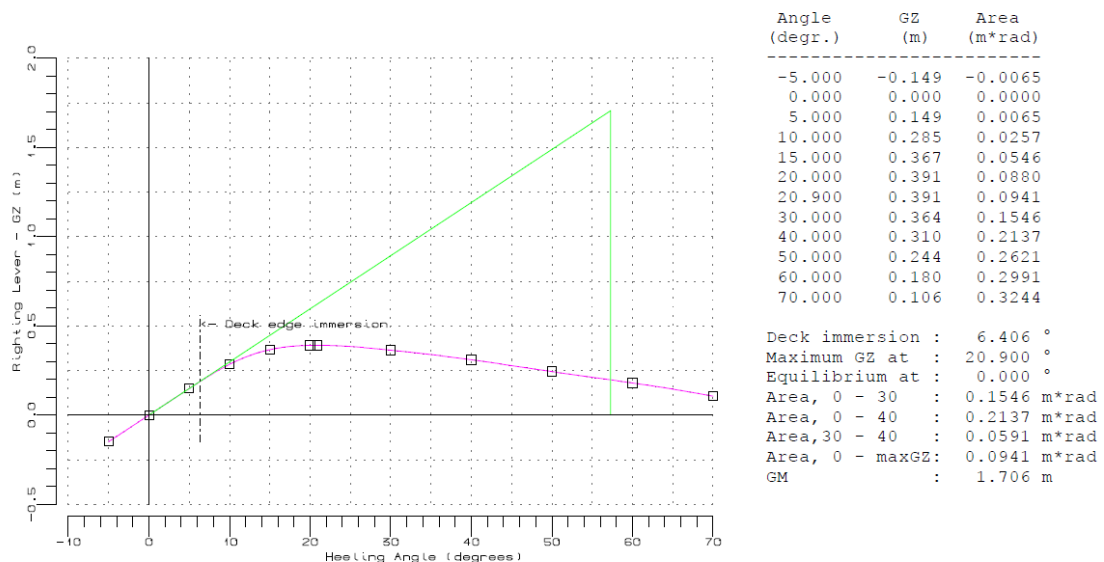
3	12.000 pund i last									
-	15 kør a 250 kg	3.800					4.000	0.000	1.500	
-	4500pund oman	2.250					4.000	0.000	2.100	
-	Kør	0.530					4.000	0.000	1.500	
-	Isur	0.200					4.000	0.000	1.500	

		6.780					4.000	0.000	1.699	

4	400 pund a dekk	0.300					4.000	0.000	2.000	

5	60 stampar									
-	60 stampar a 30kg	1.500					2.000	0.000	2.500	

Part no.	Id.text	Weight (MT)	Load (%)	Density (MT/m3)	Distribution			TCG (m)	VCG (m)	FSCT Moment (MT*m)
					Aft (m)	Fore (m)	LCG (m)			
	DEADWEIGHT	10.177					3.883	0.000	1.745	1.41
	LIGHT WEIGHT,	12.900					5.950	0.000	1.640	
	TOTAL WEIGHT	23.077					5.038	0.000	1.686	1.41

INTACT STABILITY DATA (GZ-curve, Areas, Particulars & Criteria Control)


Heel to starboard side

 Applied VCG : 1.748 m
 TCG : 0.000 m

Table of intact stability criteria

TYPE : FMA F III (MSC.235(82))

Code	Id. text	Req.	Actual value	Conclusion	KGmax (m)
GZMil	GZ at angle greater or equal to 30.0°	: 0.17 m	0.364	OK	2.136
GZAng	Angle at which max. GZ occur, δ	: 15.00 °	20.900	OK	2.341
GMMin	Minimum GM	: 0.35 m	1.706	OK	3.104
GZAr2	Area, GZ curve (30.0-min<40.0, δ >)°	*) : 0.030 m·rad	0.059	OK	2.038
GZAr5	Minimum GZarea (0.0- δ)°, 15.0°< δ <30.0° : 0.055+0.001·(30.0- δ) m·rad		0.094	OK	1.933
GZPos	Positive GZ-curve, limited by β , up to	: 65.00 °	70.000	OK	1.908

β : flooding angle
 δ : angle for maximum GZ
 GZarea : area of righting lever
 *) : area will also be limited by angles for equilibrium and 2nd intercept

Intact Stability conclusion : OK

Resulting KGmax (m): 1.908
 KG (incl. correction) (m): 1.748
 Intact stability margin (m): 0.161

7.2. Laststøða nr. 2:

Hendan laststøðan er laststøða nr. 1 samanfallandi við einum hugsaðum ástøðiligum tilburði, har stýrimaskinrúmið (aftpeak) er fyllt við sjógvi.

Tað er eyðsæð, at helvtin av dekkinum yvir stýrimaskinrúminum hevði farið undir vatnlinjuna. Og um lekin einans var í stýrimaskinrúminum hevði tað møguliga verið gjørligt at bjarga bátinum. Men einki vatntætt skott er frammanfyri stýrimaskinrúmið (aftpeak). Sostatt vildi sjógvur farið víðari frameftir í bæði borð og heilt fram til maskinrúmsskottið og heilt inn í maskinrúmið, tí gjøgnumføringin hjá akslinum ikki er vatntøtt. (Sí stk. 8.7).

Current Condition : Lagnudagur

Damage id. text : Aftpeak

FLOATING CONDITION DATA

Mean Draught (moulded) : 1.241 m
 Trim over Lpp (aft +) : 0.958 m
 List (starboard +) ... : 0.000 °

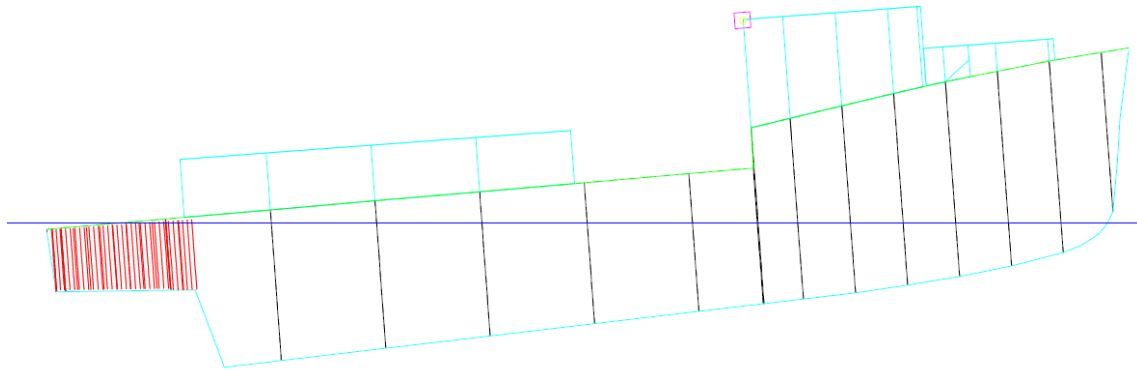
 Displacement : 26.908 MT
 LCB : 4.384 m

 Amount of sea water in damaged tanks : 3.738 m3

 GM : 1.430 m

 Min. vertical dist. to flood openings - downflooding type, (critical) : 2.507 m

 Min. vertical distance to upper deck : -0.073 m

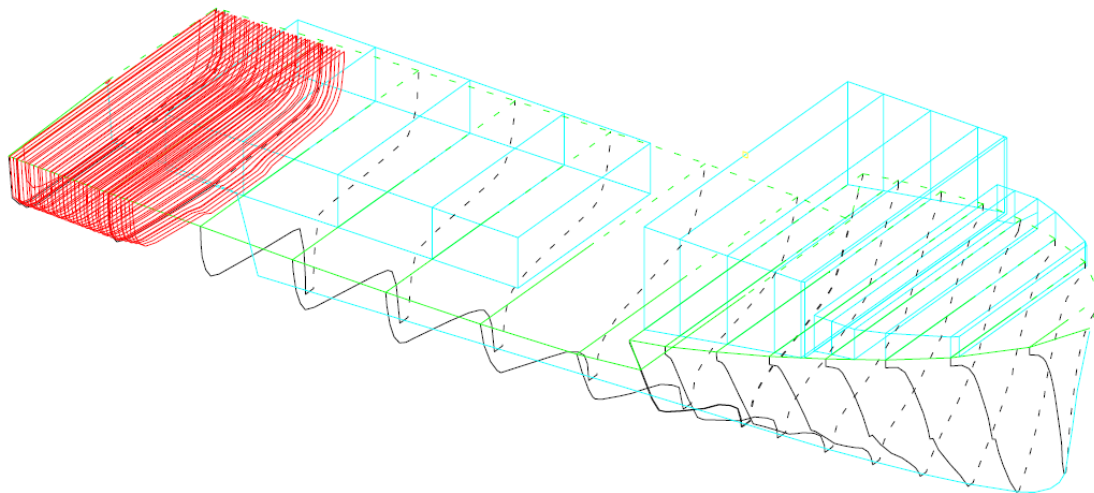


Please note !

- GZ-levers are based on the "CONSTANT DISPLACEMENT" method.
- Equilibrium are based on the "ADDED WEIGHT" method.
- The calculation of GM is made by finding the tangency line of the GZ-curve at upright vessel.

DAMAGE SPECIFICATION

Identification text : Aftpeak



COMPARTMENTS DAMAGED TO SEA

Id.text	Permeability	Damaged Volume at Equilibrium (m3)	Fl.Conn.
Aft peak	0.7000	3.738	

All liquid cargo in damaged compartm. WILL BE REMOVED prior to the calculations

No compartments are combined with each other

No structural damage is specified

7.3. Laststøða nr. 3

Her ímynda vit okkum ein leka onkrastaðni aftanfyrir maskinrúmsskottið, sum við tíðini fyllir afturskipið við sjógvi og rúmini í bakborð og stýriborð millum langskipsskottini í lastini og síðuklæðninginum.

Í hesi laststøðuni verður mettt, at umleið trýggir metrar av afturdekkinum høvdu verið undir vatnlinjuni í blikastilli. Sambært manningini vóru umleið fimm metrar av afturdekkinum undir. Men rull og alda ávirka, hvussu sjógvur skolar inn á dekkið. Støðan kann hava verið verri, tí vatn kann eisini hava verið í lastini. (Sí stk. 8.8).

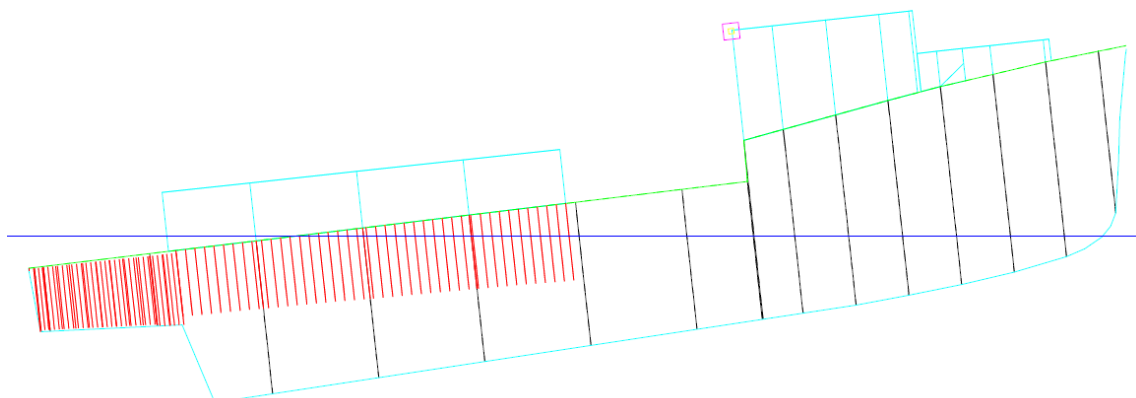
Tískil verður laststøða nr. 3 ella ein líknandi laststøða mettt sum eitt skikkað boð uppá, hvussu støðan var, tá ið menninir varnaðust lekan. Myndir og filmar vísa, at Ellinor OW2321 hevði slagsíðu til bakborð. Tað er mest sannlíkt eitt tekin um, at meira sjógvur var í bakborð og at dieselolja hevur runnið úr SB tanga og í BB tanga. (Sí stk. 8.16).

Current Condition : Lagnudagur

Damage id. text : Aftpeak+SB+BB

FLOATING CONDITION DATA

```
-----  
Mean Draught (moulded) :      1.332 m  
Trim over Lpp (aft +)   :      1.404 m  
List (starboard +) ...  :      0.000 °  
  
Displacement ..... :      30.934 MT  
LCB ..... :      4.288 m  
  
Amount of sea water in  
damaged tanks ..... :      7.665 m3  
  
GM ..... :      0.480 m  
  
Min. vertical dist. to flood openings  
- downflooding type,  
  (critical) ..... :      2.480 m  
  
Min. vertical distance  
to upper deck ..... :      -0.392 m
```

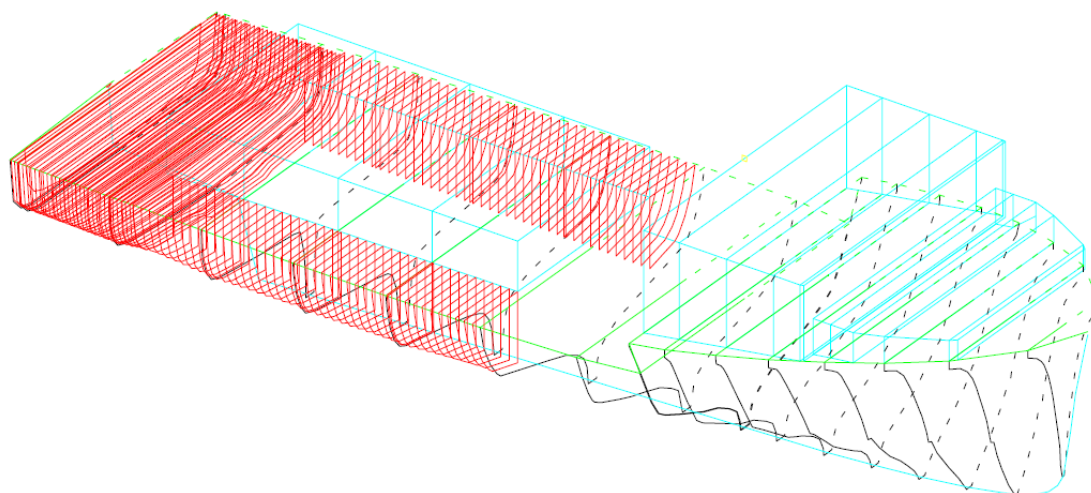


Please note !

- GZ-levers are based on the "CONSTANT DISPLACEMENT" method.
- Equilibrium are based on the "ADDED WEIGHT" method.
- The calculation of GM is made by finding the tangency line of the GZ-curve at upright vessel.

DAMAGE SPECIFICATION

Identification text : Aftpeak+SB+BB



COMPARTMENTS DAMAGED TO SEA

-----		Damaged Volume	
Id.text	Permeability	at Equilibrium (m3)	Fl.Conn.
Aft peak	0.7000	3.786	
Sida SB	0.8000	1.939	
Sida BB	0.8000	1.939	
All liquid cargo in damaged compartm. WILL BE REMOVED prior to the calculations			

No compartments are combined with each other

No structural damage is specified

8. Kanning

Við tað, at báturin er gingin burtur, verður einki gjørt fyri at koma framat vrakinum og finna orsøkina til ólukkuna. Hvørki manning ella bjargingarfólk kenna orsøkina til, hví báturin sakk. Men Sjóvinnustýrið hevur kannað innihaldið í frágreiðingum, samrøðum, filmum og myndum og gjøgnumgingið áður gjørd eftirlit, fyrrverandi skaðar og tess ábøtur, umbyggingar og viðlíkahald. Alt hetta fyri at finna og útiloka orsøkir til skipbrotið.

8.1. Róðurstamma

Róðurstamma, búsnungur og aðrar skrokkgjøgnumføringar vórðu kannaðar í apríl/mai 2023. Róðurstamman varð tikin úr, eftirhugt og síðani sett í aftur. Bæði bátaeigari og tænastruvarari hava mett, at standurin á sjálvari róðurstammuni var góður. Róðurbrunnurin/hylsan er stoypt fast í bátin, men hon er ikki úr rustfríum stáli. Tænastruvararin metir hetta vera eitt veikt punkt í bátinum. Pástandurin er tann, at rustað tilfar pr. tjúkd/tilfar víðkar seg við tíðini uppí fleiri ferðir tjúktina og kann gera rivur og hol í skrokkin. Við tað, at róðurbrunnurin er undir vatnlinjuni, so hevði tað líkið inn í skrokkin í stýrimaskinrúminum og niður í kjølin. (Sí stk. 8.4).

8.2. Stevnirør

Aksiltrekk varð framt í apríl/mai 2023, har aksilin varð tikin úr og stevnirørið kannað. Hóast pakningurin var slitin, so metti tænastruvararin, at standurin á sjálvum stevnirørinum var góður. Tó varð avtalað at bíleggja nýtt stevnirør og skifta tað gamla út. Viðmerkjast skal, at bátaeigarin hevði bílagt tíð at fáa bátin upp á beding hjá tveimum tænastruvarum at fáa stevnirørið gjørt, men ongar tøkar tíðir vóru áðrenn vanlukkuna. Mett verður, at ein leki ígjøgnum stevnirørið ikki hevði verið bólkaður sum ein stórur leki. Men við tað, at túrurin heimaftur inntil vanlukkan hendi tók fleiri tímar, so ber ikki til at útiloka tann møguleikan.

8.3. Eyka dekk

Nýtt dekk er lagt omaná tað upprunaliga, gjøgnumgangandi og vatntætta dekkið í bátinum. Eyka dekkið liggur umleið 40 cm hægri enn gamla dekkið. Í so máta hevði báturin fingið eitt rímiliga stórt fríborð. Nýggja dekkið er helst faststoypt frá í erva við tað, at gamla dekkið ikki varð tikið burtur og var tað tí ikki pláss at stoypa frá í neðra. Viðmerkjast skal, at spenningar kunnu vera í tilfarinum, og serliga við rættar vinklar. Til dømis rættir vinklar, har dekk og síða møtast, í innvikum (recessum) og har knekkspantir eru. Ikki er vist, um nakrir bygnaðarlígrir feilir ella veikleikar vóru eftir umbyggingina, ið kunnu hava elvt til, at stoyppingar er skrædnaðar seinni og soleiðis elvt til lekar.

8.4. Dekkslúkur

Dekslúkurnar vórðu kannaðar av sjálvum bátaeigaranum í apríl/mai 2023. Pakningarnir vóru í lagi og skalkingarnar riggaðu væl. Tann eina lúkan á eyka dekkinum var yvir stýrimaskinuni. Ongin lúka var í upprunaliga dekkinum undir hesi lúkuni. Um lúkan av eini ella aðrari orsök er farin at leka, so hevði sjógvur líkið niður í kjølin aftan og harfrá fyllt bátin frameftir.

8.5. Gomul lensiop

Tá dekkið varð hækkað, blivu tey upprunaligu lensiholini tipt. Hvussu hetta arbeiði varð gjørt, er óvist. Tíðarinnar ávirkan, bend, trýst og annað kann hava ávirkað styrkina. Um tað óhepna skuldi hent, at eitt av teim tiptu lensiopunum fór at leka, tá vita vit, at sjógvur hevði runnið niður ígjøgnum lúkuopningin í tí upprunaliga dekkinum yvir stýrimaskinuni. Og harfrá hevði sjógvur streymað niður í kjølin og víðari frameftir í neðra.

8.6. Rúm millum dekkini

Ein annar møguleiki er, at ein leki er íkomin onkra aðrastaðni (gomlu lensiopini undantikin) ímillum dekkini við tí fyritleykt, at upprunaliga dekkið var ótætt í einum ella fleiri stöðum. Mett verður, at ein slík hendingagongd eisini kundi verið sannlík, tí omanádekkið var opið heilt frá galvinum og fram til stýrihúsið. Sostatt er tað ikki ósannlíkt, at ein leki kann hava verið í tí nýggju dekskonstruktiónini og líkið niður ígjøgnum holið yvir stýrimaskinuni.

8.7. Aksilin

Ellinor OW2321 hevði tvey høvuðsskott. Eitt ímillum lugar og maskinrúm og eitt ímillum maskinrúm og last. Sum í flest øllum útróðrarbátum undir 15 m eru hesi skott ikki 100 % tøtt. Orsøkin til tað er “heimagjörðar” gjøgnumføringar við káplum, slangum, rørum, o.ø. sum eru gjörðar við tíðini. Harumframt er gjøgnumføringin hjá akslinum undir lastarúminum og allan vegin fram til maskinrúmið ótøtt. Hendan vitanin staðfestir, at lekin hevur havt frítt at fara um allan skrokkin og heilt fram til fremra skottið ímillum maskinrúm og lugar. Hetta inniber, at reint ástøðiliga kann ein leki vera komin frammarlaga í bátinum, og við hjálp frá akseleratiónini frá framtøkumegini, náttúrligum kjølfalli og positivum halli afturyvir drenað sjógvin undir lastina og fyllt afturskipið við sjógvi.

8.8. Brunnur í last

Lastin er uppbygd sum ein kassi við síðum og botni. Afturskottið millum last og stýrimaskinrúm verður hildið at vera vatntætt. Men opið er í bæði borð. Møguligur sjógvur, sum fer niður í stýrimaskinrúmið, vil renna frameftir undir lastini og framvið lastini í bæði borð. Fremst í lastini er ein ótættur brunnur, ið má latast upp fyri at kunna smyrja gearið. Roknast má við, at vatntrýstið frá einum leka fyrr ella seinni hevði trýst lemmin í brunninum upp og fyllt lastina við vatni.

8.9. Skaði í 2009

Ein skaði undir og yvir vatnlinjuni á galvinum (afturskipinum) varð gjörður aftur í 2009. Tað eru 14 ár síðani, at hesin skaðin varð afturgjörður, og fleiri eigarar hava átt bátin síðani. Eingin hevur lagt til merkis nakran bygnaðarlígan veikleika í tí afturgjörda skaðanum.

8.10. Tveir skaðar í 2021

Tveir skaðar hava verið í 2021 og eru afturgjördir hjá tveimum ymiskum tænaðstovnum. Í fyrsta færinum var talan um at seta upp nýggjan ekkoloddsbotn og umvæla smærri skølvur á skrokkinum. Hin seinni skaðin var ein størri skaði á

skrokkin. Sjóvinnustýrið veit ikki, hvussu umvælingin varð gjørd. Men einki sjónligt hevur verið at sæð til tann afturgjørda skaðan.

8.11. Galvurin

Á móttiknum myndum er ein riva at síggja millum skipssíðuna og galvin (afturspeglið). Hetta bendir á, at skrokkur og galvur eru gjørdir hvør sær og síðani samanstoyptir. Sjóvinnustýrið veit ikki hvussu hendan samanstoyting er gjørd og dimensionerað og vit kunnu tí einki siga um styrkina. Tískil kunnu vit heldur ikki útiloka fatigue í skrokkinum.

8.12. Útstoytsslangan

Um ein útstoytsslanga loypir av ella fær stóran skaða, kann hetta elva til leka antin frá inngangandi sjógvi ella frá kølivatnsskipanini frá motorinum, ið pumpar kølivatnið inn í bátin heldur enn fyri borð. Fleiri orsøkir kunnu vera til, at skaði kemur á útstoytsslangur: 1. Um gummislangan hevur koyrt turr og tískil blivin ov heit orsakað av breki á vatnleiðingini ella pumpuni. Hetta ger, at spennid og smidleikin í tilfarinum versnar munandi. 2. Gummislangur rotna og molna sundur við tíðini. 3. Ein slanga, sum ikki er vard ímóti arbeiðsskaða, er útsett fyri at fáa brot og fara at leka seinni. 4. Slanguklemmur, ið verða útsettar fyri restingum, hita og kulda o.ø. kunnu slitna við tíðini. Í hesum førinum liggur útstoytsslangan omandeks, og er tað tí ikki sannlíkt, at útstoytsslangan hevur havt nakra ávirkan á hendingina.

8.13. Skróvan

Ein meira óvanligur møguleiki er gjøgnumslag frá skróvublaði ella einum parti av blaðnum. Orsøkin til at hetta verður nevnt er, at manningin hoyrði ein hvøllan brest. Og ein til tveir tímar seinni var báturin fullur av sjógvi. Um eitt skróvublað ella partar av einum blaði hevði trongt seg ígjøgnum skrokkin, so hevði sjógvur komið inn í stýrimaskinrúmið og farið víðari frameftir harfrá. Tað er ikki vist at menninir, sum sótu umleið 10 metrar longur frammi í stýrihúsinum, høvdu merkt stórvegis vibratiónir í øllum rullinum og larminum, tí snúningarnar hjá skróvuni pr. minutt eru lutfalsliga fáir í mun til skjóttmalandi skróvur.

8.14. Siglt á okkurt

Tað er nærliggjandi at knýta tann hvølla brestin við okkurt, ið hevur flotið á sjónum, sum báturin hevur siglt á. Um tað hevði verið orsøkin til ólukkuna, so má roknast við, at hol er farið á skrokkin aftanfyri maskinrúmsskottið. Annars høvdu menninir mest sannlíkt avdúka lekan skjótari, tí ein leki í maskinrúminum hevði sett vatnstandsalarmin í gongd. Og ein leki í lugarinum skuldi eisini sett vatnstandsalarmin í gongd. Óansæð, ein leka í lugarinum høvdu teir við stórum sannlíkindum avdúka nokkso skjótt, tí stýrihúsið stendur yvir lugarinum. Tað er opið niður í lugarið frá stýrihúsinum. Hugsast kann, at báturin hevur siglt á eitt av hornunum á eini tungtflótandi bingju í sjónum.

8.15. Turbinan

Sambært manningini var okkurt gali við turbinuni umleið tveir tímar áðrenn teir hoyrdu hin hvølla brestin. Umleið hálvan tíma eftir brestin varnaðist manningin,

at báturin var fullur av sjógvi. At knýta eitt møguligt brek í turbinuni við hin hvølla brestin og ein møguligan leka hevur enn ikki givið nakað svar uppá orsøkina til vanlukkuna.

8.16. Slagsíða

Ellinor OW2321 hevði tveir brennioljutangar, ein í hvørjum borði á 1060 litrar. Tangarnir vóru samanbundnir við røri, ið stóð opið, soleiðis at olja kundi renna frítt ímillum tangarnar. Hetta er vanlig mannagongd umborð á flestu útróðrarbátum við tveimum tangum. Vanliga hava allir hesir bátar ventil millum tangarnar, ið kann latast aftur. Men ventilurin stendur vanliga opin undir sigling, soleiðis at javnvág er í tangunum, og báturin ikki fær slagsíðu, hóast tað bert verður brúkt úr einum tanga. Hendan mannagongdin elvir vanliga ikki til vanda, men í hesum førinum, tá talan er um bát, ið hevur fingið leka og leggur seg á annað borðið, so vil dieselolja renna úr einum tanga í hin og harvið vaksa um slagsíðuna og framskunda vanlukkuna.

9. Analýsa

Hóast smærri vinnufør ikki eru bygd til at varðveita uppdriftina (flotføri) í sambandi við skaðar, sum viðføra lekar, so skulu ¹høvuðsskott og lúkur vera vatntøtt og á tann hátt fyribygja leka. Skott og lúkur skulu vera somikið tøtt, at ein leki í stýrimaskinrúmi, lastarúmi, maskinrúmi, lugari og øðrum størri rúmunum kann innisperrast soleiðis, at báturin kann varðveita uppdriftina so leingi sum møguligt.

Alt hetta fyri at seinka einum skipbroti og vinna tíð til manningina at senda út neyðarkall (uml. 1 min.), lata seg í bjargingarvestar/draktir (uml. 2 min.), sjóseta gummibjargingarbátin (uml. 1 min.), blása gummibjargingarbátin upp (uml. 1 – 3 min. treytað av lufthitanum), taka neyðútgerðina við sær og trygt rýma av søkkandi skútuni (uml. 1 min.). Um ein skipað rýming hjá einum ella tveimum monnum gongur eftir ætlan, so tekur tað umleið 6 – 8 minuttir frá at alarmurin gongur, inntil painterlínan er kvett. Rýmingarkravið fyri størri skip við líknandi skottinnrætting og krøvum til vatntættleika (integritet) er samanlagt 10 minuttir.

Ellinor OW2321 sakk somikið skjótt, at manningin ikki hevði nógva tíð at umráða seg í. Orsøkin til eina nakað óskipaða rýming var, at manningin varnaðist lekan seint. Tá varuttan iva nógvur sjógvur komin í bátin, tí umleið fimm metrar av afturdekkinum vóru undir í sjógvi, og báturin hevði fingið slagsíðu á bakborð og var byrjaður at søkka undan manningini. Alt bendir á, at flot og standur hjá bátinum, tá ið manningin varnaðist støðuna, var nokkso líkt teim ástøðiligu stabilitetsútrokningunum í laststøðu nr. 3. í hesi frágreiðing.

Um talan var um ein lítlan leka, ið fylti bátin yvir longri tíð, ella øvugt, at ein størri leki bráðliga hevði stungið seg upp og fylti bátin yvir lítla tíð, er enn óvist. Óansæð, so kom ávaringin um sera álvarsligu støðuna ikki fyrr enn tað næstan var ov seint at senda neyðarkall og rýma av

¹ Sbrt. F/II Reg. 2, stk. 1 og stk. 4 skulu skottini millum stýrimaskinrúm, last, maskinrúm, lugar vera 100 % vatntøtt.

bátinum. Orsøkirnar til tað vóru mest sannlíkt manglandi ella óvirknir ²vatnstandsalarmar í teim stóru rúmunum undir dekknum og tað, at skottini við aksilgjøgnumføringarnar vóru ótøtt. Harumframt var lemmurin frammi í lastarúminum, ið gav manningini atgongd til smyrjingina av gearinum, ótættur. Holið í gamla dekknum kann eisini hava verið ein beinleiðis orsök til ringu støðuna.

Ein samansett orsök, ið stuðlar undir ta fyritleykt, at báturin í tímavís (í óvissa tíð) lak sjógv inn, uttan at manningin gav sær far um tað er, at manningin á veg heim frá fiskiskapi í illveðri t.e. umleið 15 – 18 m/s frá eystri inn á síðuna og eini alduhædd á umleið 3 – 5 m, næstan alla tíðina helt til í stýrihúsinum. Tað er púra vanligt, at útróðrarmenn sita í stýrihúsinum allan vegin heimaftur og serliga, tá veðrið er ringt og fiskurin er blóðgaður, kruvdur og ísaður. Ringt veður, nógv rull, larmur, stødd á báti og einans eitt uppihaldsrúm, t.e. stýrihúsið, vóru mest sannlíkt viðvirkandi faktorar til, at ein møguligur leki ikki varð avdúkaður fyrr enn í síðstu løtu. Tað er ikki vanligt, at útróðrarmenn í illveðri javnan kanna øll rúm fyri lekar, eld o.a. Men eftir hin hvølla brestin hevði tað verði góður sjómansskapur at gingið eina rundu og hugt í øll rúmini. Ikki fyrr enn teir merktu á skrokkinum (stabilitetinum), at rørslan var ónatúrlig og sóu hvussu tungt báturin fleyt í sjónum, fataðu teir hvussu álvarsom støðan var. Í hesum samanhuginum skal eisini nevast, at ein møguligur stórur leki er ein onnur fyritleykt og eitt annað fyrivarni, ið má takast. Tá hevði støðan verði ein onnur, tí ein stóran leka høvdu menninir uttan iva varnast heilt skjótt. Tað kann eisini vera júst tað, sum er hent, at lekin akkurát var uppkomin, tá ið teir varnaðust støðuna.

10. Niðurstøða

Við støði í upplýsingunum um vanlukkuna, eftirfylgjandi kanning og analysu hevur tað ikki hepnast Sjóvinnustýrinum, at finna orsøkina til, hví Ellinor OW2321 fór at leka og sakk.

Báturin hevði ein góðan intaktstabilitet, sum uppfylti stabilitetskrøvini sambært galdandi reglum. Tískil verður metti intaktstabiliteturin hjá bátinum, áðrenn báturin fór at leka, ikki mettur at vera orsök til vanlukkuna.

Tó er nærliggjandi at halda, at ein ella fleiri tilhugsaðar orsøkir til lekan kunnu knýstast at hinum hvølla brestinum. Realistisk dømir um hetta kundu verið samanstoytur við ein lut í sjónum, møðisbrot (fatigue) í GRP skrokki, gjøgnumslag frá brotnum skrávublaði ella rusta róðurhylsa, ið hevur sprongt hol á skrokkin v.m.

Sostatt kann Sjóvinnustýrið ikki útiloka aðrar møguligar orsøkir, hví Ellinor OW2321 fór at leka. Men ikki ber til at finna fram til fysisku orsøkina og gera eina ítøkiliga niðurstøðu, tí ongin atgongd er til skrokkin, har hann liggur á havsins botni.

11. Fyribyrgjandi átøk

Sambært verandi eftirkanningarlista fyri fiskifør undir 15 metrar er ein serstakur partur tilrættarlagdur, ið einans viðgerð operationel viðurskifti umborð. Hesin parturin av sýninum er ein samrøða millum manning og sýnsfólk, sum á besta hátt skal tryggja, at manningin verður

² Kravið um vandstandsalarmer í øllum størri rúmunum undir dekknum kom 01.01.2007. Kravið til vandstandsalarmer til Ellinor OW2321 (bygd í 2001 og skrásett í 2006) fevnir um maskinrúm og forskip.

meira tilvitað um útvaldir vandar á sjónum og veit, hvussu hon skal fyribygja ólukkum og bera seg at í vandamiklum støðum. Talan er um ein góðan dialog, ið snýr seg um stabilitet, eld, leka, brúgvavakt og arbeiðsólukkur. Hildið verður, at sýn sum eisini er grundað á dialog ger, at útróðrarmenn verða meira tilvitaðir um trygdarviðurskiftini umborð í einum lutfalsliga vandamiklum yrki á sjónum.

Men bæði sýn og dialogur kunnu uttan iva gerast betri í framtíðini. Hendan frágreiðing avdúkar m.a., at kravið til vatntættleika kann sýnast betur av Sjóvinnustýrinum framyvir. Vatntøtt høvuðsskott, vatntættar lúkur og inspektiónslemmar og veðurtættar hurðar kunnu í stóran mun fyribygja, at smábátar søkka ov skjótt og kunnu enntá bjarga mannalívum. Tíð er ein týðningarmikil faktorur, tá hjálp er fyri neyðini. T.d. at fáa eina eyka pumpu umborð at lensa við kann móguliga fyribygja, at bátar søkka.

Sýnstermin hjá útróðrabátum er 5 hvørt ár og er galdandi fyri teir flestu útróðrabátarnar. Teir, sum hava bankaloyvi, hava eina sýnstermin uppá 4 ár. Sostatt er sýn av vatntættleika, sum við øllum øðrum sýnsskyldugum skipslutum, ein løtumynd.

Summir útróðrabátar skifta eigara upp til fleiri ferðir í somu sýnstermin. Í sýnsterminini verður mangan nýggj útgerð sett í bátin og ótíðarhóskandi útgerð og útgerð, sum er í ólagi, tikin úr bátinum. Hetta viðførir mangan, at gjøgnumføringar sum t.d. kaðlar, rør, akslar, lúkur v.m. verða gjørdar, ið ganga út yvir vatntættleikan.

Royndir vísa, at bátasøgan hjá útróðrabátum, ið hava havt fleiri eigarar, er ov lítið skjalfest í mun til viðlíkahald og størri umvælingar og í fráboðanum til Sjóvinnustýrið. Talan er um eina einmans-vinnu, har menn oftast gera tað mesta sjálvir við bátin. Og tað arbeiði er ikki altíð í tráð við galdandi reglur hjá Sjóvinnustýrinum.

Sjóvinnustýrið fer at seta meira fokus á omanfyri nevndu avbjóðingar í vinnuni og seta serligt fokus á kanadiskar bátar. Eyka átøk verða upplýst bátaeigarum í serstøkum skrivi. Alternativt verða almenn tilmæli lýst á heimasíðuni hjá Sjóvinnustýrinum.

Sjóvinnustýrið, tann 09.01.2024