



LÍNUSKIPINI

Bólkur 3 – (yvir 110 BT)

ÁTAK 2024

Eftir vanlukkuna 6. februar 2024, tá ið Kambur sakk, fór Sjóvinnustýrið undir eitt eftirlitsátak umborð á føroyskum línuskipum. Endamálið var at kanna trygdarstigið umborð á línuskipunum fyri at fáa eina heildarmynd av trygdini og eyðmerkja, hvat møguliga kann betrast.

Sjóvinnustýrið

17. juli 2025

Innihald

Fyrireikingar	1
Upplýsingar um línuskipini:.....	2
Átak 2024	3
Endamálið við átakinginum.....	4
Skrásett eftirlit og váðameting.....	5
Manning:	6
Atkoma til línuskipini	7
Eldsløkki- og roykmeldaraskipanir:	8
Bjargingarútgerð (LSA):	9
Sertifikat og skipsskjøl:	11
Brúgvavaktsalarmur:	12
Vaktarhald:	13
Venjingarroyndir v.m.:	14
Venjingar saman við FMA:	16
Vatntættleiki:	17
Arbeidsdekk/dragilúka:.....	18
Hvílutíð:	20
Navigatión:	21
Arbeidsplássmeting (APM):	23
Niðurstøða:.....	25
Ítøkilig stig	26
Góð ráð og viðmæli	27

Fyrireikingar

Í mars 2024 gjørði Sjóvinnustýrið av at seta luppín á trygdina í línuskipaflotanum. Nøkur viðkomandi eftirlit vórðu fyriskipað og gjørd fyri at fáa eina heildarmynd av trygdarstöðuni umborð. Ein ætlan fyri, hvussu eftirlitið skuldi fremjast í verki, varð eisini gjørd.

Eftirlitini skuldu m.a. fevna um:

- atkomuviðurskifti
- arbeiðsviðurskifti
- bjargingarútgerð
- vatntættleika
- sløkkiútgerð
- skrásetingar
- vaktarhald
- sertifikat
- dragilúkur
- happing
- skelti
- hvílitíð

Upplýsingar um línuskipini:

Nr.	Navn	Kallimerki	Heimstaður	Byggiár	LOA [m]	BT	Motor [kW]
1	Klakkur	OW2046	Klaksvík	2010	53,300	1737	1800
2	Polarstjørnan	OW2319	Klaksvík	2001	37,310	417	441
3	Núpur	XPZB	Klaksvík	1960	38,100	343	423
4	Píson	OW2132	Viðareiði	1987	40,600	593	737
5	Kambur	OW2040	Strendur	1998	46,575	897	731
6	Stabin	OW2065	Toftir	1989	42,000	703	745
7	Sandshavið	XPRK	Sandur	1988	47,700	765	735
8	Mars	XPSU	Sandavágur	1988	34,000	466	638
9	Jógvan I	OW2049	Toftir	1998	44,850	1001	749
10	Vesturhavið	OW2009	Vestmanna	1987	36,600	522	687
11	Eivind	XPQE	Sandavágur	1988	41,300	656	749
12	Jákup B	XPPR	Klaksvík	1989	44,950	726	698
(13)	Kvikk (ikki í rakstri)	OW2426	Klaksvík	1987	37,790	366	423
Miðaltøl				1990	41,928	707	735

Átak 2024

Eitt oyðublað við 57 spurningum varð gjørt til skráseting av kanningarúrslitum. Fyri hvønn einstakan spurning í oyðublaðnum varð ein meting gjørd og eitt metingartal givið fyri at lýsa, hvussu trygdarstöðan er umborð á línuskipunum. Mátið fyri metingartølini gongur frá null til 10. Tíggju varð givið, um alt var í lagi. Har, ið lýti vóru, varð álagt skipunum at fáa viðurskiftini í rættlag skjótast gjørligt.

Undan eftirlitinum samskifti Sjóvinnustýrið við reiðaríni og skipini fyri at gera avtalur um, nær eftirlitini kundu fremjast í verki. Eftirlitini vórðu framd í tíðarskeiðinum frá 31. oktober 2024 til 21. desember 2024. Hetta tíðarbilið var Sjóvinnustýrið umborð á øllum línuskipunum í bólki 3 og framdi eftirlit av trygdini og venjingunum saman við manningunum.

13 línuskip yvir 110 BT eru skrásett í føroyska flotanum. Av hesum eru 12 í rakstri. Avgjørt varð, at kanna øll tey 12 skipini, sum eru rakstri. Sigast skal, at reiðaríni og manningarnar umborð á skipunum hava samstarvað á nøktandi hátt við Sjóvinnustýrið, og Sjóvinnustýrið metir, at átakið eydnaðist væl og eftir ætlan.

Endamálið við áttakinum

Sjóvinnustýrið umsitur lógina um trygd á sjónum. Tað merkir, at Sjóvinnustýrið bæði sýnar og hevur eftirlit við, at línuskipini eru smíðað, útgjörð og egnað til tann rakstur, sum tey virka í. Reiðarí, skipari og manning hava eisini eina almenna skyldu at tryggja, at skipini altíð eru í sjódyggum standi. Endamálið er at staðfesta, um hesi viðurskiftini eru í lagi.

Reglulig sýn av línuskipum verða gjörð av klassafeløgnum vegna Sjóvinnustýrið. Men tað er ábyrgdin hjá Sjóvinnustýrinum at skoða klassafeløgini. Tískil verður farið umborð á línuskipini at gera stakeftirlit, har nøkur viðkomandi sýn, sum klassafeløgini fremja vegna Sjóvinnustýrið, verða lögð undir lupp. Í hesum førinum var tað tryggin, sum varð sett í miðdepilin.

Tað sama er galdandi, tá ið vanlukkur henda, og Sjóvinnustýrið hareftir ger átøk, ið skulu upplýsa sjófólk um úrslitini, sum eru fingin til vega av teimum og á tann hátt fyrbyggja, at líknandi skaðatilburðir henda aftur. Mett verður, at átakið nú er við til at hækka trygdarstigið umborð á línuskipunum, og at reiðarí og manningar í framtíðini verða meira tilvitað um trygdina á sjónum.

Harafturat heldur Sjóvinnustýrið, at hugburðsbroytingar, tá tað ræður um trygd í sjólívinum, kunnu fyrbyggja skipbroti, fólkaløsti og materiellum skaðum.

Skrásett eftirlit og váðameting

Kanningarnar, ið vórðu gjørdar á teimum 12 føroysku línuskipunum, hava givið gott innlit í støðuna á ymiskum trygdarøkjum og í arbeiðsumhvørvinum umborð. Kanningarnar fevndu um 57 ítøkilig viðurskifti – m.a. manningarførleikar, atkomuviðurskifti, bjargingarútgerð, vaktarhald, eldsløkkiskipanir og hvílitíð.

Kanningin varð gjørd við visuellum eftirlitum, samrøðum við manningar og royndum av skipanunum. Hetta gav møguleika fyri at váðameta hvørt skip sær og staðfesta, hvørji teirra eru í størri vanda fyri óhappum ella hava tørv á trygdarábótum.

Skipini eru váðamett eftir einum einfaldum stiga við trimum stigum:

- Lítil vandi – Skipini lúka flestu krøv og hava tryggjar skipanir.
- Miðal vandi – Ávísir veikleikar, sum krevja ábøtur og regluliga uppfylging.
- Stórur vandi – Týðandi trygdartrupulleikar, sum mugu fáast í rættlag sum skjótast.

Hetta gevur reiðaríum, manningum og myndugleikum eitt greitt grundarlag fyri framhaldandi at bøta um trygdina við átøkum og strategiskari menning.

Kanningarnar vísa, at skipini sum heild hava grundleggjandi trygdartilfar og -útgerð, men at viðlíkahald, venjing, dokumentatióin og samskipti í ávísu førum treingist til ábót. Hetta avdúka váðametingarnar eisini, sum vísa, at fleiri skip ikki hava nøktandi mannagongdir ella ikki brúka útgerðina, sum hon skal.

Við skrásetingunum frá eftirlitinum kann Sjóvinnustýrið betri stýra sínum trygdarátøkum, og samstundis geva reiðaríum og skipum greið boð um, hvar tørvur er á ábót.

Manning:

Endamál við kanningini

Endamálið við at kanna manningarviðurskifti umborð er, at m.a. førleikar hjá manningini kunnu ávirka trygdina. Tí hevur tað stóran týdning, at skipari og manning hava røttu útbúgvingar og skeið, ið geva teimum neyðugu amboðini at reka skip trygt og bera seg rætt at í neyðstøðu. Eisini hevur tað týdning, at fólk trívast umborð, so mistrivnaður ikki ávirkar arbeiðið negativt – t.d. arbeiðið við trygdarviðurskiftum.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd lutvíst sum mynstringareftirlit og lutvíst við samrøðum við manningina.

- Í mynstringareftirlitinum varð kannað, um manningin lúkaði manningarskjalið og hevði viðkomandi prógv og skeið.
- Í samrøðunum varð spurt um trivnað, samstarv og møguliga happing.

Við hesum finga vit bæði fakligt og menniskjansligt innlit í støðuna umborð á fleiri fiskiskipum.

Høvuðsúrslit – Manning

Kanningin vísir, at sum heild hava manningarnar teir førleikar, ið eru kravdir sambært manningarskjali og reglum.

Flestu hava trygdarskeið, og høvuðstølini síggja soleiðis út:

- 100 % samsvar við manningarskjal
- 98,3 % navigatørar við røttum førleikum
- 92,5 % maskinfólk
- 93,3 % kokkar
- 91,7 % onnur manning
- 98,3 % hava trygdarskeið
- 90,8 % trivnaður

Trivnaður og happing

Viðkomandi spurningar um trivnað – serliga happing – vórðu settir manningunum. Teir flestu svaraðu, at eingin happing var umborð.

Tó verður hildið, at tað kann vera trupult at staðfesta, um tað veruliga er so í øllum førum. Søguliga vita vit, at happing er farin fram, og at sokallað “rukka” hevur verið umborð – men tað verður ikki góðtikið longur.

Váðameting – Manning

✓ Styrkir

- Flestu hava røttu førleikarnar og hava trygdarskeið.
- Skipini eru vanliga væl mannað við fólki, sum lúka krøvini.

⚠ Veikleikar

- Nakrir av manningini hava fingið undantøk frá krøvum og lúka ikki øll minstukrøv.

💡 Møguleikar

- Reiðarí kunnu stremba eftir, at øll hava røttu útbúgving og skeið.
- Loysnir kunnu finnast, har arbeiðið verður skipað javnvirðiliga.

! Vandar

- Um ov mong undantøk verða givin, kann tað bróta niður bæði fýroysk og altjóða tryggleikakrøv.

Niðurstøða - Manning

Kanningin gevur eina mynd av, at støðan sum heild er góð, men tørvur er á at tryggja, at øll í manningini hava neyðugu førleikarnar

Tryggin og trivnaðurin umborð skulu altíð raðfestast, og happing eigur ikki at verða góðtíkin – heldur ikki í smáum.

Atkoma til línuskipini

Endamál við kanningini

Vanlukkur hava áður staðist av, at atkomuviðurskifti til skip hava verið ov vánalig. Hetta hevur verið eitt fokusøki seinastu árin, og tí varð avgjørt at taka viðurskiftini við í kanningina sum part av eftirlitinum umborð. Endamálið var at tryggja, at til ber at koma trygt umborð og í land hvønn dag og undir øllum umstøðum.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd sum visuelt eftirlit umborð á línuskipum. Serliga varð hugt eftir:

- Um landgongd og trygdarnet vóru í lagi.
- Um netið, verjuskipan (scepters) og plattformar vóru í tryggum standi.
- Um støðan kundi metast sum trygg og haldfør.

Høvuðsúrslit – Atkoma til línuskipini

Av teimum 12 kannaðu skipunum:

- Ellivu skip finga fult stigatal.
- Eitt skip manglaði undirliggjandi trygdarnet.

Tølini fyri einstøku atkomupartarnar síggja soleiðis út:

- 95 % hava nøktandi landgongd og trygdarnet.
- 90 % hava nøktandi net.
- 100 % hava nøktandi verjuskipanir (scepters).

- 95,8 % hava nøktandi landgongd ella plattform.

Út frá hesum úrslitum kann sigast, at stór framstig eru hend á økinum, og at flestu skip hava bøtt munandi um atkomuna við tryggjeika og arbeiðsumhvørvi í miðdeplinum.

Váðameting - Atkoma til línuskipini

✓ Styrkir

- At línuskipini hava fingið sær landgongd við trygdarneti er eitt stórt framstig fyri trygdina.
- Trygg atkomuviðurskifti fara mest sannlíkt at fyrbygja fall- og druknivanlukkum í framtíðini.

⚠ Veikleikar

- Landgongdir fáa ofta harða viðferð og skaðar t.d. í sambandi við flutning, aldu, flóð og fjøru.
- Havumhvørvið ávirkar eisini landgongdirnar negativt, og viðlíkahald er tí neyðugt.

💡 Møguleikar

- At knýta atkomuviðurskifti til verandi eftirlit við eini einfaldari viðlíkahaldsskipan hevði tryggjað trygdina longur fram í tíðina.

! Vandar

- Um landgongdir og trygdarneti fáa loyvi at “sigla sín egna sjógv” – t.e. uttan regluligt viðlíkahald – er tað ein spurningur um tíð, áðrenn ein fallvanlukka hendir.

Niðurstøða: Atkoma til línuskipini

Kanningin vísir, at atkomuviðurskiftini eru nógv batnað seinastu árin.

Flestu skip hava tryggjar loysnir, men viðlíkahald og regluligt eftirlit er framvegis avgerandi fyri at tryggja grundina undir framstigunum og at vanlukkur ikki henda.

Eldsløkki- og roykmeldaraskipanir:

Endamál við kanningini

Eldur umborð er ein av størstu vandunum á sjónum, og vanliga er lítil ella eingin hjálp at heinta uttanífrá. Tí hevur tað týðning, at útgerð er umborð, sum bæði boðar frá eldi og sløkkir hann, og at manningin dugir at nýta skipanirnar.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Soleiðis varð kanningin gjørd:

- Visuelt eftirlit við eldsløkkiskipanum og roykmeldarum.
- Roynd av skipanini fyri at kanna, um hon virkar, og um manningin dugdi at brúka hana í verki.

Høvuðsúrslit – Eldsløkki- og roykmeldaraskipanir

Øll 12 skipini høvdu fastar sløkkiskipanir, og tær virkaðu í flestum førum. Tó vóru onkrir veikleikar í handfaring og í roykmeldaraskipanum.

- 97,5 %: Fastar sløkkiskipanir umborð.

- 94,2 %: Slökkiskipanir virka.
- 91,7 %: Viðkomandi tænaeftirlit er framt.
- 82,5 %: Manning dugir at handfara slökkiskipan.
- 84,2 %: Roykmeldaraskipan virkar nøktandi.

Váðameting - Eldslökk- og roykmeldaraskipanir

✓ Styrkir

- Øll línuskipini hava installerað eldslökkiskipan og roykmeldaraskipan í maskinrúminum saman við roykmeldarum í innaru rúmunum (aptering).
- Skipanirnar eru sum heild virknar og viðlíkahildnar.

⚠ Veikleikar

- Manning er ikki altíð nóg væl lærd í at nýta skipanirnar.
- Roykmeldaraskipanirnar vóru ikki nøktandi umborð á helvtini av skipunum.

💡 Møguleikar

- Við greiðari kunning og regluligum venjingum kann førleikin hjá sjófólki betrast munandi.
- Hetta eigur at vera partur av afturvendandi brunaeftirliti og royndum.

! Vandar

- Um sjófólk ikki kenna ella duga at nýta slökkiskipanirnar, kann tað fáa vanlukkuligar avleiðingar, t.d. at eldur breiðir seg, tí eingin dugir at bera seg rætt at í stundini.

Niðurstøða - Eldslökk- og roykmeldaraskipanir

Kanningin vísir, at eldslökkiskipanirnar sjálvar eru í lagi og virknar, men at tørvur er á betri upplæring og venjing av manningini.

Tí eru reiðarí og skip kunnað um hesi viðurskifti og heitt verður á tey um at:

- Skipa fyri nøktandi upplæring og royndum
- t.d. sum partur av brandvenjingum umborð.

Bjargingarútgerð (LSA):

Endamál við kanningini

Bjargingarútgerð kann vera avgerandi fyri lív ella deyða í neyðstøðu, og tí hevur tað alstóran týdning, at útgerðin:

- Er tøk
- Er í góðum standi
- Er klár til at brúka í kreppustøðu

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við:

- Stakroyndum av bjargingardraktum og -vestum í sambandi við mynstringarvenjingar

- Visuellum eftirliti og gjøgnumgongd av bjargingarútgerðini annars á rundferð á skipunum

Høvuðsúrslit – Bjargingarútgerð

Staðfest varð, at lógarbundin bjargingarútgerð sum bjargingarbátar, bjargingarvestar og bjargingarbúnaar vóru tøkir á øllum skipum.

Tó vóru veikleikar við merkingum, battaríum og MOB-útgerð.

- 88,3 %: Bjargingarbátar
- 88,3 %: Bjargingarvestar
- 95,8 %: Bjargingarbúnaar
- 99,2 %: EPIRB og viðkomandi eftirlit
- 76,7 %: Bjargingarringar við rættari merking
- 77,5 %: MOB-útgerð (“man overboard”)

Váðameting - Bjargingarútgerð

✓ Styrkir

- Øll línuskipini hava lógarbundna bjargingarútgerð umborð
- EPIRB (neyðsignalútgerð) er nærum altíð í lagi við viðkomandi eftirliti

⚠ Veikleikar

- Manglandi heimstaður og skipanøvn á mongum bjargingarringum
- Útgingin battarí í onkrum bjargingarvestum
- Ikki nøktandi MOB-útgerð á fleiri skipum
- Ábendingar um, at tørvur er á hugburðsbroyting viðvíkjandi viðlíkahaldi og venjingum

💡 Møguleikar

- Bjargingarútgerð eigur at vera fastur partur av innanskipseftirliti og viðlíkahaldi
- Ein kunningarvenjing saman við regluligum venjingum fyri sjófólk hevði gjørt stóran mun

! Vandar

- Um lívsneyðug bjargingarútgerð ikki er í lagi ella manglar, kann tað fáa vanlukkuligar avleiðingar fyri bæði manning, skip og umhvørvi í eini neyðstøðu

Niðurstøða - Bjargingarútgerð

Bjargingarútgerðin á skipunum lýkur sum heild lógarkrøvini, men tøl og eygleiðingar vísa greitt, at:

- Viðlíkahald og merking eru ikki altíð nøktandi
- Onkrir lutir (t.d. battarí og MOB-útgerð) krevja áhaldandi ans

Tí verður mælt til, at reiðarí og skip tryggja regluligt eftirlit, viðlíkahald og venjingar, so at bjargingarútgerðin altíð er klár og álítandi.

Sertifikat og skipsskjøl:

Endamál við kanningini

Ein sterk ábending um, at skip og reiðarí taka lógarkrøv og mannagongdir í álvara og harvið tryggja betri og tryggari skiparakstur, er, um øll kravd sertifikat og skipsskjøl annars eru galdandi og tøk umborð.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Farið varð ígjøgnum øll viðkomandi skjøl umborð:

- Skipsskjøl, t.d. klassasertifikat og stabilitetsbók
- Manningarskjal
- Persónlig sertifikat hjá sjófolki

Høvuðsúrslit – sertifikat og skipsskjøl

Kanningin vísti, at í flestu førum vóru kravdu skjølini umborð og galdandi. Tó vóru nøkur undantøk, har sertifikat manglaðu, vóru útgingin ella vóru ikki funnin umborð.

- 81,7 %: Øll sertifikat í lagi
- 82,5 %: Klassasertifikat
- 75,0 %: Góðkend stabilitetsbók
- 100 %: Manningarskjal

Eitt línuskip hevði onga stabilitetsbók umborð, og á fáum skipum manglaðu avrit av skipsskjølum. Onnur skip høvdu útgingin persónlig sertifikat, og summi manglaðu heilt.

Váðameting - sertifikat og skipsskjøl

✓ Styrkir

- Flest øll línuskip og manning høvdu lógarbundin skipsskjøl og sertifikat
- Hetta vísir, at skipini hava grundleggjandi skipanir og virðing fyri reglunum

⚠ Veikleikar

- Nøkur skip og nakrar manningar høvdu ikki øll kravd skjøl umborð
- Í summum førum vóru skjøl útgingin ella ikki funnin

💡 Møguleikar

- Skiparar eiga at tryggja, at øll sertifikat eru galdandi áðrenn fráferð
- Ein mannagongd, har alt verður kannað og t.d. loggað, kann tryggja hetta

! Vandar

- Tá ið føroysk skip verða kannað uttanlands, er fyrsti partur av eftirlitinum at síggja skjølini
- Eru tey ikki í lagi, verður eftirlitið ofta hert – við møguligum avleiðingum
- Um útbúgvingar- og førleikakrøv ikki verða hildin, er talan um lógarbrot og trygdarvanda

Niðurstøða - sertifikat og skipsskjøl

Kanningin vísir, at meginparturin av skjølunum vóru í lagi, men undantøk vóru – eisini álvarsom:

- Ongin stabilitetsbók umborð á einum skipi
- Útgingin ella manglandi persónlig sertifikat
- Manglandi avrit av skipsskjølum

Skipari og reiðari hava skyldu til at tryggja, at øll skipsskjøl eru í lagi og altíð áðrenn fráferð.

Brúgvavaktsalarmur:

Endamál við kanningini

Brúgvavaktsalarmur (BNWAS) verður nýttur undir sigling fyri at tryggja, at vakthavandi á brúnni er vakinn og er á varðhaldi. Skipanin gerst virkin, um eingin rørsla ella einki virksemi er skrásett á brúnni – oftast við í mesta lagi 12 minuttum millum hvørja virkjan.

Tvinni sløg eru:

- Eldri skipanir uttan sensorar, ið verða tendraðar manuelt
- Nýggjar sjálvvirkandi skipanir, ið ikki kunnu slökkjast, og virkjast t.d. við sjálvstýrara ella tá skipið hevur ferð

Skipanin er avgerandi og forðar fyri t.d. samanstoyti, at skipið rennir á land, ella at álvarsligar vanlukkur henda, um vakthavandi sovna.

Hvussu varð kanningin gjørd?

- Kannaðu um regluligt eftirlit er gjørt av BNWAS
- Royndu sjálva skipanina umborð
- Tosaðu við brúgvayvirmenn um, í hvønn mun skipanin veruliga verður brúkt

Høvuðsúrslit – BNWAS-brúgvavaktsalarmur

Kanningin vísti, at øll skip høvdu skipan, men at hon ikki altíð var virkin ella í nýtslu.

- 97,5 %: BNWAS-skipan er umborð
- 86,7 %: BNWAS-skipan er virkin
- 70,0 %: BNWAS verður brúkt

Umborð á tveimum skipum riggaði skipanin ikki. Á fleiri skipum, har skipanin var í lagi, var hon ikki brúkt – hetta er ikki nøktandi.

Váðameting – BNWAS-brúgvavaktsalarmur

✓ Styrkir

- Øll línuskipini høvdu brúgvavaktsalarm (BNWAS) umborð sambært reglunum

⚠ Veikleikar

- Skip sigla við BNWAS, sum ikki riggar
- Skip hava skipan, sum riggar, men navigatørar, sum ikki brúka hana

💡 Møguleikar

- Vakthavandi navigatørur váttar í logbók, at BNWAS er brúktur á vaktini
- Skipari krevur kagmann á brúnni t.d. í ringum sýni, um náttina ella nær landi

! Vandar

- Um hvørki BNWAS-alarmur ella kagmaður verða brúktir í vaktartíð, minkar siglingartryggin
- Serliga vandamikið við skipi, ið siglir einsamalt um náttina uttan virkna vaktskipan

Niðurstøða – BNWAS-brúgvavaktsalarmur

Brúgvavaktsalarmurin er eitt týðningarmikið trygdaramboð, men kanningin vísti, at skipanin verður ikki altíð brúkt, og ikki allar rigga. Vart varð gjørt við hetta umborð, og viðkomandi reiðarí fekk eisini boð.

Reiðarí hava skyldu til at:

- Tryggja, at skipanin riggar og verður nýtt
- Skifta eldri skipanir út við nýggjar sjálvvirkandi skipanir

Vaktarhald:

Endamál við kanningin

Eins og brúgvavaktsalarmurin skal tryggja, at ein er vakinn á brúnni, er vaktarhald eisini ein avgerandi trygdartáttur undir sigling. Serliga í myrkri, ringum sýni ella tá nógv ferðsla er, er krav um eyka útkikk við tí endamáli at forða fyri:

- At renna á land
- At stoyta saman við annað skip

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við at:

- Samskifta við brúgvavayvirmenn og manning
- Kanna í hvønn mun reglurnar vóru kendar og fylgdar
- Kanna í hvønn mun manningin gekk vakt undir sigling

Høvuðsúrslit – Vaktarhald

Kanningin vísti, at:

- 76,7 % av skiparum kenna vaktarhaldsreglurnar
- 61,7 % av manningini kenna reglurnar
- 67,5 % av manningini ganga vakt undir sigling

Hetta merkir, at ein munandi partur av manningini annaðhvørt ikki kennir ella ikki fylgir reglunum – serliga tá siglt verður í myrkri, ringum sýni ella tá nógv ferðsla er.

Váðameting - Vaktarhald

✓ Styrkir

- Manningin veit um vaktarhaldsreglurnar, og hvar tær eru at finna.

⚠ Veikleikar

- Manningin kennir ikki nóg væl reglurnar, og tað merkir, at manningin ikki er nóg væl fyrireikað at virka sum útkikk

💡 Møguleikar

- Reglurnar kunnu prentast og leggjast á kortborðið
- Ein mannagongd kann gerast fyrri at tryggja, at manning fær regluliga kunning um vaktarhald

! Vandar

- Um vaktarhaldsreglurnar ikki verða fylgdar, kann tað fáa álvarsligar avleiðingar fyrri:
 - Trygdina hjá skipi og manning
 - Sigling í ringum sýni, tættari ferðslu og á náttartíð

Niðurstøða - Vaktarhald

Vaktarhald er ein grundleggjandi partur av trygdini, men kanningin vísti, at:

- Manningarnar kenna ikki reglurnar nóg væl
- Og tær verða ikki altíð fylgdar

Skipari og reiðari skulu tí:

- Gera reglurnar sjónligar og lættar at finna
- Samskifta regluliga við manningina um vaktarhald
- Tryggja, at øll, ið hava vaktarskyldu, hava neyðuga vitan og ábyrgd

Venjingarroyndir v.m.:

Endamál við kanningini

Venjingar umborð eru bæði eitt lógarkrav og ein neyðugur partur av trygdini.

Endamálið er at tryggja, at manningin:

- Veit, hvat gerast skal í neyðstøðu
- Kennir útgerðina á sínum skipi
- Dugir at samstarva undir trýsti

Skip eru ymisk, og tí hevur tað stóran týðning, at venjingin er knýtt at tí einstaka skipinum og ikki bert er almenn so sum á venjingarskeiði.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørt við:

- Samskipti við manning um venjing og upplæring
- Gjøgnumgongd av venjingarætlan og frágreiðingum
- Gjøgnumgongd og samskipti við manning um mynstringar- og trygdarrullur.

Høvuðsúrslit – Venjingar v.m

Øll skip í kanningini høvdu havt venjingar umborð, men í einstøkum førum vantaði brandvenjing, og í summum førum hevði eingin MOB-venjing verið.

- 74,2 %: Manningin skilir rullur, skelti og uppsløg
- 84,2 %: Mannagongd til venjingar er greið og skrásett
- 73,3 %: Aðrar venjingar framdar og skrásettar
- 82,5 %: MOB-venjingar framdar og skrásettar
- 84,2 %: Brandvenjingar framdar og skrásettar
- 86,7 %: Rýmingarvenjingar framdar og skrásettar
- 90,8 %: Trygdarvenjingar framdar og skrásettar

Váðameting - Venjingar v.m

✓ Styrkir

- Øll línuskipini hava havt venjingar umborð
- Flestu skip hava eisini framt og skrásett trygdar-, brand-, rýmingar- og MOB-venjingar

⚠ Veikleikar

- Eitt skip manglaði brandvenjing
- Skelti og uppsløg eru ikki altíð á máli, ið øll manningin skilir, t.d. mynstringarullur
- MOB-venjingar ikki framdar á summum skipum

💡 Møguleikar

- Ein listi við regluligum venjingum eigur at hanga í messuni
- Sjófólk skulu kunna samskipta t.d. á føroyskum og enskum (trygdarmálum)

! Vandar

- Misskiljingar og vantandi samskipti í neyðstøðu kunnu fáa álvarsligar avleiðingar
- Um manningin ikki hevur vant og ikki samskiptir á greiðum máli, kann tað seta bæði skip, manning og bjargingarfólk í vanda

Niðurstøða - Venjingar v.m

Venjingar verða framdar umborð á øllum skipum, sum lógin kreivur (minst eina ferð um mánaðin). Men kanningin vísir, at:

- Venjingarskráir vanta, og málsligar avbjóðingar eru umborð á fleiri skipum
- Vegleiðing og dokumentatióin er ikki altíð nøktandi

Tí skulu skipari og reiðari:

- Tryggja, at venjingar verða gjørdar og skrásettar regluliga
- Tryggja, at skelti, rullur og trygdartilfar eru á máli, ið øll umborð skilja

Venjingar saman við FMA:

Endamál við kanningini

Sjóvinnustýrið bað øll línuskipini hava venjingar við allari manningini umborð, har stovnurin sjálvur kundi eygleiða og meta um framferð og útgerð. Hetta varð framt umborð á øllum 12 skipunum.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Venjingar vóru fyriskipaðar sum:

- Mynstringarvenjing við øllum umborð
- Útseting av MOB-báti
- Roynd av neyðbrandpumpu

Hesar praktisku venjingarnar gjørdust grundarlag fyri bæði staðfestingum og læring hjá manningini.

Høvuðsúrslit – venjingar á staðnum

Venjingarnar staðfestu fleiri týðningarmikil frávik:

- 70,0 %: Brandvenjing framd og neyðbrandpumpa virkaði
- 81,7 %: Rýmingarvenjing framd og útgerð virkaði
- 72,5 %: MOB-venjing framd og útgerð virkaði

Umborð á helvtini av skipunum var roykávaringarskipanin ikki nøktandi.

Á nøkrum skipum dugdi manningin ikki nóg væl at brúka útgerðina, og venjingarnar vóru tí nakað óskipaðar.

Tó verður eisini staðfest, at manningarnar vóru fegnar um venjingarnar, ið vóru hildnar saman við FMA (Sjóvinnustýrinum).

Váðameting - venjingar á staðnum

✓ Styrkir

- Sjóvinnustýrið kravdi venjingar umborð á øllum skipunum
- Innlit er fingið í, hvussu støðan veruliga var umborð

⚠ Veikleikar

- Mong frávik vórðu staðfest:
 - Brandpumpur og MOB-útgerð, sum ikki riggaðu
 - Roykmeldarar, sum ikki riggaðu
 - Onkur manning hevði ikki neyðuga førleikan

💡 Møguleikar

- Skipa fyri regluligum venjingum av rýming, brandi og MOB
- Skipa fyri kunning og eftirkunring fyri allar venjingar
- Lykilin er samanseting av:
 - Venjing, upplæring, viðlíkahaldi og tryggari útgerð

! Vandar

- Um skipið søkkur, eldur kemur í ella maður dettur á sjógv, telur hvørt sekund
- Um punkt 3 (**Møguleikar**) ikki verður sett í verk, kann verandi støða vera beinleiðis vandamikil

Niðurstøða - Venjingar á staðnum

Venjingarnar vístu greitt, at:

- Tað er ov lítið av regluligari og skipaðari venjing á nógvum skipum
- Fleiri veikleikar komu fram viðvíkjandi útgerð og manning

Samstundis varð staðfest, at:

- Manningin vísti vælvild og áhuga fyri at venja og læra meira
- Hetta gevur grundarlag fyri betri trygd, um venjingarnar verða gjørdar regluliga og rætt

Vatntættleiki:

Endamál við kanningini

Skip eru býtt í vatntættar sektiðir við skottum og dekkum. Hetta er fyri at forða fyri, at sjógvur kann breiða seg gjøgnum skipið, um tað lekur inn í eitt rúm.

Hurðar og lúkur í slíkum skottum skulu vera:

- Tættar og
- Kunnu skalkast skjótt og trygt

Hetta er ein grundleggjandi partur av trygdini, ið skal tryggja, at skipið ikki søkkur, hóast ein sektiðin fyllist við sjógvi.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við:

- Rundferð á skipunum, har hugt varð eftir, um pakningar og skalkingar vóru í lagi
- Tosað varð við manningina um, hvussu lúkur og veðurtættar hurðar verða nýttar í gerandisrakstri
- Kannað varð, í hvønn mun hurðar og lúkur verða lætnar aftur, meðan skipið er í rakstri

Høvuðsúrslit - vatntættleiki

Kanningin vísti, at hóast hurðar inn til dragirúm vanliga vóru í lagi, tó vóru tær opnar undir rakstri umborð á fleiri skipum. Á summum skipum vóru veðurtøttu hurðarnar ikki í lagi, serliga orsakað av manglandi skalkingum og slitnum lutum

- 76,7 %: Hurðar í yvirbygningi eru í lagi
- 79,2 %: Hurðar á fabrikk eru í lagi
- 79,2 %: Hurðar millum fabrikk og maskinrúm eru í lagi

Váðameting – vatntættleiki

✓ Styrkir

- Øll línuskipini hava vatntøtt skott og veðurtættar hurðar
- Hetta vísir, at grundleggjandi trygdarskipanir eru til staðar

⚠ Veikleikar

- Veðurtættar hurðar standa ofta opnar, serliga tá drigið verður
- Ringur standur á summum hurðum – t.d. skalkingar, slitnir pakningar, rustur og tæringur

💡 Møguleikar

- Veðurtættar hurðar eiga at vera fastur partur av viðlíkahaldi og eftirliti
- Tær kunnu knýstast til viðlíkahaldsskipanina, so støðan altíð er greið

! Vandar

- Um tann veðurtætti parturin fyllist við sjógvi vegna hurðar, sum standa opnar ella ikki rigga, íkemur hættislig fella
- Hetta kann elva til, at skipið søkkur og manningin kemur í lívsvanda

Niðurstøða – Vatntættleiki

Kanningin vísir, at hóast útgerðin sum heild er til taks, so er integriteturin ikki altíð í lagi:

- Hurðar standa opnar í rakstri
- Viðlíkahald og skalking er ikki nóg væl skipað
- Manningin hevur ikki altíð neyðugu førleikarnar til at nýta útgerðina

Tí verður mælt til, at:

- Lúkur og hurðar verða viðlíkahildnar og regluliga royndar
- Allir partar av vatntættum skipanum verða tiknir við í eftirlitið
- Og at manningin fær greiða vegleiðing og venjing í dagligari nýtslu

Arbeiðsdekk/dragilúka:

Endamál við kanningini

Tá ið línureiðskapur verður drigin umborð á eitt lokað línuskip, er tað vanliga gjøgnum eina dragilúku í skipssíðuni ella ein moonpool undir botninum. Hetta arbeiðsøkið – dragirúmið – kann vera:

- Eitt vandamikið arbeiðspláss, serliga í illveðri
- Ein møguleiki hjá sjógvi at skola inn í skipið

Tí er týðningarmikið at:

- Persónur við rulluni er tryggjaður
- Sjógvur kann renna burtur og ikki breiða seg til onnur rúm

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við at:

- Samskifta við manningina um, hvussu dragilúkur verða nýttar
- Spurt varð, um manningin visti, hvussu lúkan skuldi rigga við “black out”
- Tosað varð um kravið um, at lúkur skulu kunna latast aftur innan 20 sekund
- Manningin vísti, hvussu skipanin virkar – bæði við koyrandi hydraulikki og uttan (manual stýring)

Høvuðsúrslit – arbeiðsdekk/dragilúka

Kanningin vísti, at:

- Eitt skip hevði altíð dragilúkuna opna
- Onkrar lúkur mangla skalkingar, aðrar hava ónøktandi skalkingar
- Fleiri skip hava hydrauliskar skipanir, sum ikki rigga við “black out”
- Um skipið missir orkuna, kann lúkan ikki latast aftur

Tøl:

- 75,8 %: Verja, neyðstopp og lúkan letur rætt upp og aftur
- 87,5 %: Dragilúkan er í lagi
- 71,7 %: Dragilúkan hevur læsingar
- 55,0 %: Dragilúkan kann latast aftur við “black out”
- 78,3 %: Dragilúkan hevur hydrauliskipan
- 50,0 %: Dragilúkan hevur virkið battarí til afturlating í neyðstöðu

Váðameting - arbeiðsdekk/dragilúka

✓ Styrkir

- Øll línuskipini hava eina dragilúku, sum á ein ella annan hátt kann latast aftur

⚠ Veikleikar

- Hydrauliskar skipanir og battarískipanir rigga ikki altíð
- Manningin dugir ikki altíð at brúka skipanina, og veit ikki, hvussu og nær lúkan skal latast aftur

💡 Møguleikar

- Dragilúkur og tilhoyrandi skipanir skulu:
 - Viðlíkahaldast regluliga
 - Vera partur av viðlíkahaldsskipanini
- Mannagongd um læsing eigur at hanga uppi í dragirúmi

! Vandar

- Um dragilúkur ella aðrar lúkur altíð standa opnar og mangla skalkingar, er talan um:
 - Áhaldandi vanda fyri, at sjógvur setur inn
 - Vanlukkuligan vanda, um skipið missir stöðufesti

Niðurstøða - arbeiðsdekk/dragilúka

Kanningin staðfesti, at:

- Útgerð er á staðnum, men funkan og kunnleikin manglar á fleiri skipum
- Skip við hydrauliskum skipanum vóru í hægsta vandabólki, tí ábendingar eru um, at gott helvtin av dragilúkunum við slíkum skipanum ikki rigga, tá “black out” er.

Tí verður mælt til, at:

- Allar dragilúkur verða kannaðar og viðlíkahildnar regluliga
- Manning fær kunning, venjing og greiðar mannagongdir
- Kravið um, at lúka skal latast aftur innan 20 sekund, verður hildið

Hvílitíð:

Endamál við kanningini

Nøktandi hvílitíð hevur beinleiðis týðning fyri trygdina og arbeiðsumhvørvið umborð.

Møði (fatigue) kann elva til:

- Skeivar avgerðir og óhapp
- Manglandi konsentratióin
- Skeiv handfaring av tungum lutum ella vandamiklum maskinum

Tí eru reglur um hvílitíð umborð á fiskiskipum settar í gildi fyri at minka um vandan fyri arbeiðsvanlukkum.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við samskipti við yvirmenn og manning á øllum skipunum.

Spurt varð:

- Um hvílitíðin varð hildin
- Um hon varð skrásett
- Og um skipari og manning kendu reglurnar

Høvuðsúrslit – Hvílitíð

- 97,5 %: Hvílitíðin verður hildin, sambært manningini
- 65,0 %: Høvdu eina skrivliga arbeiðsætlan.
- 75,8 %: Skiparin kennir hvílitíðarreglurnar
- 61,7 %: Manningin kennir reglurnar

Manningin sigur seg halda hvílitíðina, men í fleiri førum kennir hvørki skipari ella manning reglurnar nóg væl, og skráseting manglar.

Váðameting – hvílitíð

✓ Styrkir

- Manningin á øllum skipunum sigur, at tey halda hvílitíðarreglurnar

⚠ Veikleikar

- Væntandi kunning um hvílitíðarreglur
- Lítil ella eingin skráseting av hvílitíð
- Ein blandingur, sum bendir á, at alt ikki er í lagi



Møguleikar

- Skematisk skráseting av hvílitíðini eigur at verða gjørd, hóast tað ikki er lógarkrav



Vandar

- Vantandi hvíld (møði/fatigue) er ein av høvuðsorsøkunum til arbeiðsvanlukkur um allan heim
- Um hvílitíðin ikki verður fylgd, kann tað hava beinleiðis og álvarsligar fylgjur fyri trygdina

Niðurstøða - hvílitíð

Tað er gott, at flestu siga seg halda hvílitíðina.

Men:

- Fá skip skráseta hvílitíð
- Fá hava fult innlit í reglurnar
- Møði av yvirarbeiði kann tí ótilvitað vaksa

Tí verður mælt til at:

- Øll skip fáa greiða kunning um hvílitíðarreglurnar
- Hvílitíðin verður skrásett skematiskt
- Og at leiðslan tekur ábyrgd fyri, at manningin fær sína lógarkravdu hvíld

Navigation:

Endamál við kanningini

Áðrenn eitt skip leggur frá landi, skal:

- Ein siglingarætlan vera løgd
- Øll sjókort verða rættað og dagførd

Sjóvinnustýrið hevur leingi havt varhugan av, at hesi krøv ikki altíð verða fylgd á fiskiskipum, og tí vórðu hesi viðurskifti tikin við í kanningina.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við at:

- Gjøgnumganga sjókort og navigatiónsskipanir umborð
- Spyrja brúgvayvirmenn um dagføring og nýtslu av sjókortum

Høvuðsúrslit – Navigatión

Úrslitini vístu, at:

- Nøkur skip mangla sjókort fyrri økið, har tey sigla og fiska
- Flestu, sum høvdu sjókort, mangla dagføringar

Tøl:

- 68,3 %: Høvdu sjókort til sítt siglingarøki
- 46,7 %: Høvdu dagførd sjókort

Váðameting – navigatión

✅ Styrkir

- Ongar

⚠️ Veikleikar

- Sjókortini eru ikki dagførd, hóast tað er krav fyrri trygган rakstur



Møguleikar

- At fáa nýggj sjókort umborð
- At gera eina fasta mannagongd fyrri dagføring av sjókortum



Vandar

- Manglandi ella ikki dagførd sjókort eru sjálvsøgd hóttan fyrri skip og manning
- Í ókendum ella ótryggum økjum kann tað elva til, at skipið rennur á land

Niðurstøða - Navigatión

Kanningin váttað varhugan:

- At dagføring av sjókortum ikki er nøktandi
- At í summum førum mangla sjálvi sjókortini fyrri økið, har skipið siglir

Brúgvayvirmenn skulu tí at:

- Tryggja, at sjókort eru tøk, og at tey eru dagførd,
- Og at siglingarætlanir verða gjørdar regluliga áðrenn fráferð

Arbeiðsplássmeting (APM):

Endamál við kanningini

Ein arbeiðsplássmeting (APM) verður nýtt til at:

- Greina vandastøður í ymiskum arbeiðsstøðum
- Lýsa, hvussu óhapp og vanlukkur kunnu fyrbyggjast
- Áseta tryggja mannagongd, t.d. við fráferð/komu, línuseting og draging o.s.fr.

Talan er um eina lógarkravda váðameting, sum skal endurskoðast við jøvnum millumbilum.

Hvussu varð kanningin gjørd?

Kanningin varð gjørd við at:

- Tosa við yvirmenn og manning, og spyrja um APM er tøk, dagførd og verður brúkt í praksis

Høvuðsúrslit – Arbeiðsplássmeting

Kanningin staðfesti, at:

- Bert trý skip høvdu eina APM, sum var í lagi og verður brúkt.
- Flestu skipini høvdu ongar arbeiðsplássmetingar
- Nøkur høvdu ikki dagførðar arbeiðsplássmetingar.

Tøl:

- 57,5 %: Arbeiðsplássmeting er gjørd og skipað
- 54,2 %: Arbeiðsplássmeting verður nýtt í rakstri

Hetta merkir, at bert ein lítil meiriluti av skipunum hevur virknar arbeiðsplássmetingar.

Váðameting – arbeiðsplássmeting

✓ Styrkir

- Ongar

⚠ Veikleikar

- Bert fá skip hava eina APM umborð
- Flestu hava ikki dagførðar arbeiðsplássmeting, hóast tað er krav

💡 Møguleikar

- At gera eina hóskaði arbeiðsplássmeting, ið lýsir og viðger:
 - Arbeiðsstøður
 - Møguligar vandar
 - Tryggar mannagongdir
- APM skal dagførast javnan

! Vandar

- Uttan APM er skipið uttan formliga váðameting fyri arbeiðið
- Hetta kann elva til:
 - Skaðar
 - Vanlukkan
 - Ótrygt arbeiðsumhvørvi
 - Tilburðir, sum annars kundu verið fyribyrðir

Niðurstøða - arbeiðsplássmeting

Kanningin staðfestir, at:

- Bert trý av 12 skipum høvdu APM, sum var í lagi
- Meirilutin hevði onga váðameting ella brúkti hana ikki í praksis

Sjóvinnustýrið krevur tí, at:

- Øll skip gera arbeiðsplássmeting, ið lýsir vandar og tryggar mannagongdir
- APM verður dagførd regluliga og brúkt í dagliga arbeiðinum
- Hetta skal vera ein virkin partur av trygdarmenningini umborð

Niðurstøða:

Átakið, sum Sjóvinnustýrið framdi á øllum línuskipum í rakstri yvir 110 BT, hevur givið eina greiða mynd av trygdarstøðuni á hesum týðningarmikla partinum av føroyska fiskiflotanum.

Við útgangsstøði í 57 eftirlitspunktum og vitjanum á 12 skipum í tíðarskeiðinum frá 31. oktober til 21. desember 2024 hava vit fingið eina greiða mynd av bæði styrkjum og veikleikum í verandi støðu.

✓ Styrkir

- Flestu skipini hava grundleggjandi lógarbundna útgerð og skipanir umborð, so sum sløkkiútgerð, roykmeldarar, bjargingarútgerð og brúgvavaktsalarm.
- Meginparturin av manningunum lýkur førleikacrøv, og trivnaðurin verður mettur at vera góður.
- Atgongdin umborð – landgongdir, net og plattformar – eru betrað munandi seinastu árin, og talan er um eitt trygt arbeiðsumhvørvi í flestu førum.
- Venjingar og mynstringar verða vanliga framdar, og viljin hjá manningini at læra og menna seg er stórus.

⚠ Veikleikar

- Á fleiri økjum er tørvur á betri viðlíkahaldi og dagføringum, t.d. í sambandi við bjargingarútgerð, hurðar, dragilúkur og roykmeldarar.
- Manglandi kunnleiki til reglur og mannagongdir, serliga viðvíkjandi vaktarhaldi og hvílitíð, bendir á tørv á meira kunning og leiðslu.
- Dagføring av sjókortum og arbeiðsplássmetingar (APM) eru ikki í lagi á flestum skipum – hetta er ein beinleiðis trygdarvandi og lógarbrot.

💡 Møguleikar

- Við lítlum íløgum í upplæring og mannagongdir ber til at lyfta trygdarstigið nógv.
- Regluligar venjingar, skráseting av hvílitíð og viðlíkahald kann gerast partur av dagliga rakstrinum við smáum broytingum.
- Ein felags standardur fyri eftirlit og venjing kundi verið mentur til línuskip, serliga hjá reiðaríum við fleiri skipum.

! Vandar

- Um lógarkrøv ikki verða fylgd – t.d. um skjøl, sjókort, APM og hvílitíð – kann tað fáa álvarsamar trygdarligar og rættarligar avleiðingar.
- Við øktum myndugleikacrøvum og altjóða eftirliti uttanlands er alstórus tørvur á, at skipini eru væl fyrireikað og halda galdandi reglur.

← END Heildarmeting

Átakið eydnaðist væl og gav bæði fakligt og menniskjansligt innlit í støðuna umborð. Trygdarstøðan á føroyskum línuskipum er sum heild nøktandi, men greitt er, at nøkur álvarslig viðurskipti krevja ábót – serliga viðvíkjandi upplæring, viðlíkahaldi, skjalfestan.

Sjóvinnustýrið mælir til, at arbeiðið heldur fram við øktari upplýsing, venjing og stuðli til reiðarí og manning fyri at tryggja eina støðuga menning av trygdini á sjónum.

Ítøkilig stig

Við støði í úrslitunum frá átaksýninum 2024 hefur Sjóvinnustýrið sett í verk og fyrireikar fleiri átøk, sum skulu tryggja, at viðurskifti verða fingin í rættlag, og at tryggin umborð á línuskipunum verður styrkt frameftir.

♦ Samskifti við øll skip og reiðarí

- Sjóvinnustýrið hefur sent frágreiðingar og tilmæli beinleiðis til hvørt reiðarí og skip við støði í úrslitunum frá kanningini.
- Serlig atlit eru at teimum viðurskiftum, sum eru undir minstukrøvini, og sum krevja skjót átøk – t.d. viðvíkjandi viðlíkahaldi, dagføring av skjølum, venjingum og trygdarbúnaði.

♦ Fundir við klassafeløg

- Sjóvinnustýrið hefur kallað inn til fundar við tey klassafeløg, sum hava ábyrgd av regluligum sýnum av línuskipum.
- Endamálið við fundunum er at:
 - Ganga ígjøgnum úrslitini av átakinum
 - Tryggja, at feløgini hava neyðugan kunnleika um viðkomandi veikleikar
- Sjóvinnustýrið fer eisini framhaldandi at skoða arbeiðið hjá klassafeløgnum, har átakið hefur avdúkað manglar, ið kundu verið staðfestir í regluligum sýni.

♦ Uppfylging av kanningarúrslitum

- Sjóvinnustýrið fer í 2025 at:
 - Gera uppfylgjandi vitjanir umborð á skipum, har álvarsom frávik vórðu staðfest.
 - Skráseta framdar rættingar, og í neyðugum førum taka upp aftur vitjanir ella krevja skrivliga váttan.

Góð ráð og viðmæli

Sjóvinnustýrið vil tryggja, at úrslitini frá áttakinum verða gagnnýtt til varandi trygdarmenning. Við støði í kanninum og váðametingunum eiga hesi áttøk at verða gjørd av þóttunum:

Reiðari

- Tryggja, at øll skip hava galdandi skipsskjøl og dagførd sertifikat.
- Arbeiða fram ímóti, at øll í manningini hava rætta útbúgving og skeið - uttan undantøk.
- Skipa fyri regluligum venjingum og kunningartiltøkum saman við skipi og manning.
- Menna eina skipaða viðlíkahaldsskipan, sum fevnir um dragilúkur, hurðar, bjargingarútgørd og aðra útgørd.

Skiparar og yvirmenn

- Halda skil á trygdarútgørd, sjókortum, mynstringarullum og skipanum.
- Taka ábyrgd av, at venjingar og kanningar verða framdar og skrásettar regluliga.
- Gera mannagongdir sjónligar og lættar at skilja, og vísa serligan ans fyri teimum, sum tosa onnur mál.
- Vera virkin í at leiða og motivera manningina til samstarv um trygd.

Manningar

- Taka lut í venjingum og royndum við virkni og áhuga.
- Kenna og virða hvílitíðarreglur, vaktarhald og trygdaruppgávur.
- Siga frá, tá útgørd ikki riggar, ella um støður eru ótryggar.
- Virka sum góður samstarvsfelagi umborð, tí trivnaður og samskipti styrkja um trygdina.

Sjóvinnustýrið

- Framhaldandi hava samskipti og uppfylging við reiðari og skip.
- Fremja afturvendandi kanningar, ráðgeva og tryggja, at úrslitini gerast munagóð.
- Samstarva við klassafeløg og altjóða myndugleikar um framhaldandi menning.

Samandráttur

Trygdin umborð er ein felags uppgáva. Við greiðum ábyrgdarøki, regluligum venjingum og góðum samskipti kann støðan á færoyskum línuskipum styrkjast enn meira.

Sjóvinnustýrið heitir á allar partar um at gera sítt.

Vit hava eitt felags endamál: Einku skip má farast vegna trygdarveikleika, ið kundi verið fyrirbyrgdur.