

MÍÐ & MAGN

Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Maskinmeistarafelagið

Nr. 24 - Juli 2015

**Eingin tilbúgving eftir
kreppustøður umborð**

**Skipari á heimsins
størsta skipi**

**Samráðingarslit
millum navigatørar
og reiðarar**

**SEV vil temja
óstøðuga vindin**

**Stungu av frá
hýrukrøvum fyri
góða millión**

**Happing umborð á
skipi er ein trupulleiki**



Útgevri

Maskinmeistarafelagið og Føroya Skipara- og Navigatørfelag geva MIÐ & MAGN út í felag. Blaðið verður sent limunum. 4 útgávur eru um árið

Blaðnevnd

Páll Hansen, ábyrgd
Annfinnur Garðalið
Jóan Petur Patursson
Elias Zachariassen

Maskinmeistarafelagið

Grønlandsvegur 58
Postboks 3238
110 Tórshavn
Telefon 31 47 18
Teldupostur: mf@mf.fo

Føroya Skipara- & Navigatørfelag

Jekaragøta 10
Postboks 248
110 Tórshavn
Telefon 31 69 73
Teldupostur: fsn@fsn.fo

Blaðhald

Tey sum ynska at halda MIÐ & MAGN, kunnu boða frá hesum í teldupost til: press@press.fo
Halðaragjaldið er 200,- kr. um árið; t.e. fyri 4 bløð

Endurgeving

Tað er loyvt at endurgeva tekst úr MIÐ & MAGN, tá keldan verður upplýst.
MIÐ & MAGN kann heintast í PDF á heimasíðunum hjá feløgnum: www.mf.fo
www.fsn.fo

Forsíðumynd

Thor Magni, mynd: Øssur Winthereig

Umsiting og redaksjón

Press: press@press.fo,
Øssur Winthereig, ossur@press.fo
tel. 218486
Ingolf S. Olsen, ingolf@press.fo
tel. 225077
Grækari D. Magnussen, grakarar@press.fo
tel. 514444

Umbróting,

Jan Jacobsen, Prenta

Prent og liðugtgerð

Prenta 35 77 74

Upplag: 1900



Annfinnur Garðalið, formaður í Skipara- og Navigatørfelag og limur í blaðnevndini.

Mynd: Grækari D. Magnussen

Happing – hin stóra spillan

Sum greinar inni í blaðnum siga frá, so er happing helst hin størsta spillan, ið kann vera umborð á skipi, og í ringasta føri kann ágangurin kennast so øgiligur, at menn gera av við seg.

Ongin ivi skal vera um, at tað er skiparin, sum hevur evstu ábyrgd umborð, og tiskil eisini ábyrgd fyri, at umstøðurnar umborð eru liviligar, og hann skal syrgja fyri at leggja uppí, um hann er varuðugur við, at fólk umborð er fyri happing.

Í sjólógini – § 11, 3) – stendur beinleiðis, at sjófólk, sum verður illa viðfarið umborð, hevur rætt at krevja at sleppa av, um skiparin hevur verið vitandi um ágangin, men onki gjørt.

Umframt at verða skipari og hava ábyrgdina av vanligu gongdini umborð, so eigur skiparin eisini at ganga á odda at tryggja manningini vælferð, trygggleika og trivnað.

Sjálvur havi eg sum skipari ofta havt gleði av amboðunum, eg fekk, tá eg tók eitt 14 mánaðar skeið í sálarrøkt og familjuráðgeving. Millum annað, tá ein maður einaferð longdist so illa, at hann

í fullum álvara vildi hava meg at senda boð eftir tyrluni at koma út á Lucy Banka eftir sær. Ella tá ein ungur maður var vorðin sera tungur í huga og hevði brúk fyri at fáa eitt prát, tí hann hevði frætt, at unnustan heima ætlaði sær í býin saman við nøkrum mannlígum vinum.

Tað er í slíkum førum, at tað ikki er nóg mikið, at ein skipari dugir væl at sigla og stýra arbeiðnum umborð. Hann skal eisini duga at fara við fólk, at kenna og virða hvønn einstakan av manningini og altíð vera til reiðar at lurta og royna seg sum sálarhírða.

Og tá tað snýr seg um happing, skal skiparin læra seg at hoyra tað ósagda og síggja tað fjalda, tí fólk, ið verða happað, ganga ofta við tí inni í sær sjálvum uttan at biðja um hjálp.

Annfinnur Garðalið

Formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag



INNIHALD

- 4 Kreppuhjálp**
Eingin tilbúgving eftir kreppustøður umborð.
- 6 Atlantic Fair**
Nógvir gestir á sjóvinnumessu.
- 8 Marius í Garðastovu**
Skipari á heimsins størsta skipi.
- 14 Akkumulaturskipan hjá SEV**
SEV vil temja óstøðuga vindin
- 16 Asbjørn Senior**
Stungu av frá hýrukrøvum fyri góða millión.
- 20 Happing**
Happing umborð á skipi er ein trupulleiki.
- 24 Prógvhandan**
40 fingur prógv fríggjadagin 26. juni.
- 28 Loðslógin er óbroytt**
- 30 Maritimar útbúgvingar**
Áhugaverd ráðstevna um útbúgving og gransking
- 36 Setið javn og samt nýtt fólk við**
- 37 Samráðingarslit millum navigatørar og reiðarar**
Semingsmenninir skulu nú royna semju millum Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Føroya Reiðarafelag
- 38 Thor Magni**
Nýtt fráländaskip í flotan
- 40 Drál í heimsklassa**
Tað tók politinum 14 mánaðir at finna út av, hvør umsitur lógina um manning av skipum. Ímeðan er lógin broytt.
- 42 Brennidepilin**
Niels J. Nielsen
- 44 Brot úr Dagbók**
Tíðindi frá Skipara- og Navigatørfelagnum
- 45 Brot úr Dagbók**
Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum
- 46 Føðingardagar**



Vit eru í eini støðu, har vit als ongar mannagongdir hava fyri manningina, um ein vanlukka hendir umborð, eitt skip søkkur, ella eitthvørt óhapp hendir. Tað sigur Páll Hansen, formaður í Føroya Maskinmeistarafelag.

Eingin tilbúgving eftir kreppustøður umborð

Hendir ein álvarsamur skaði ella ein vanlukka umborð á einum føroyskum skipi, so er eingin tilbúgving, tá ræður um manningina umborð. Kreppuhjálp og sálarhjálp eru ikki partar av føroysku lógini um arbeiðsumhvørvi umborð.

Vit eru í eini støðu, har vit als ongar mannagongdir hava fyri manningina, um ein vanlukka hendir umborð, eitt skip søkkur, ella eitthvørt óhapp hendir.

Tað sigur Páll Hansen, formaður í Føroya Maskinmeistarafelag.

Hann eftirlýsir, at reiðariini og Føroya Reiðarafelag gera greiðar mannagongdir fyri, hvussu farast skal fram, tá kreppustøður hava verið umborð.

Í Føroya Reiðarafelag vátta Herálvur Joensen, stjóri, at felagið ikki hevur nakrar fastar mannagongdir, tá óhapp ella vanlukkur hava verið umborð á einum skipi.

Sjóvinnustýrið er myndugleiki á tí økinum, sum hevur við arbeiðsumhvørvi umborð á føroyskum skipum at gera. Tað er ein fráboðan frá Sjóvinnustýrinum, sum setur reglur fyri arbeiðsumhvørvi umborð á skipunum.

Fráboðanin, sum byggir á reglur frá danska Søfartsstyrelsen, ásetur reglur um nógv viðurskifti, ið hava við

arbeiðsumhvørvi umborð á skipum at gera. Tað veri seg, hvussu ymiskt tilfar skal handfarast, hvørji krøv eru til larm, krøv til heilivág, verndarútgørd og líknandi. Her er mest talan um viðurskifti, sum hava við sjálvst arbeiði umborð at gera.

Í donsku reglunum er eisini ásett, hvussu farast skal fram, tá kreppustøður taka seg upp umborð. Hvøjra hjálpin manningin eigur og kann fáa aftaná eitt álvarsligt óhapp ella eina vanlukku.

Hesar reglur eru ikki settar í gildi í Føroyum.

Umhugsa avtalur við sálarfrøðingar.

Herálvur Joensen ásannar, at Føroya Reiðarafelag hevur ikki nakrar reglur sum tey ganga eftir, tá kreppustøður hava verið umborð á einum skipi.

- Hetta fer helst at koma meiri í fokus. Men enn hava vit ikki gjørt nakað við hetta. Vit hava umhugsað at gjørt avtalu við okkurt sálarfrøðingafelag,

sum kann hjálpa eftir kreppustøður umborð, men vit eru ikki komin har til enn, sigur stjórin í Føroya Reiðarafelag.

Í Sjóvinnustýrinum vísir Jákup Poulsen, fultrúi, til MLC-sáttmálan (Maritime Labour Convention), sum ásetur minstukrøv til arbeiðsumhvørvi umborð á øllum skipum, sum hava undirskrivað sáttmálan. Sáttmálin er partur av ST-felagsskapinum ILO og eru krøvini, at hvørt einstakt land skal gera sínar egnu reglur, sum í minsta lagi skulu virða minstukrøvini í MLC-sáttmálanum.

Jákup Poulsen sigur, at tey stóru reiðariini hava fleiri mannagongdir, sum seta krøv til arbeiðsumhvørvi umborð. Hann vísir eisini á, at strangari krøv eru til farmaskip, sum sigla millum lond, tí tey verða ofta kannað í fremmandum havnum.

Men hann veit ikki, hvussu væl reglurnar um arbeiðsumhvørvi verða hildnar umborð á føroyskum fiskiskipum.

Men tá talan er um um kreppuhjálptil manningina ella til tey á landi eftir óhapp ella vanlukkur umborð á einum skipi, eru ongar fastar reglur galdandi í Føroyum.

Stovnar til arbeiðsumhvørvi

Í Danmark, haðani okkara reglur stava, eru tveir stovnar, sum hava arbeiðsumhvørvi um hendi – Fiskeriets Arbejds miljøråd og SeaHealth. Tann fyrri tekur sær av arbeiðsumhvørvinum umborð á fiskiskipum og hin seinni umborð á farmaskipum og ferðamanna-skipum. Báðir stovnarir hava sín uppruna í almennum lógarverki, men eru í dag sjálveigandi stovnar, sum verða stýrdir av reiðarafeløgnum og manningarfeløgnum. Reiðarafeløgini gjalda meginpartin av rakstrinum.

Tað er lógarkrav, at reiðariini skulu vera limir í øðrum av hesum stovnum.

Umframt alt arbeiðsumhvørvið umborð, bjóða hesir báðir stovnar eisini kreppuhjálptil ymsum slagi til bæði manning, fólk frá reiðarínum og avvarandi, tá vanlukkur henda umborð.

Connie S. Gehrt er skrivistovuleiðari í SeaHealth. Hon vísir á, at meginparturin av teirra arbeiði er fyribyggt arbeiði, har reiðari og manningarfeløg saman royna at bøta um arbeiðsumhvørvið umborð á skipunum.

- Tíbetur er tann parturin, sum hevur við kreppuhjálptil gera, ikki so stórus

partur av okkara arbeiði, sigur Connie S. Gehrt.

Hon sigur, at í dag er ein greiður felagsáhugi millum reiðari og manningarfeløg um at hava besta arbeiðsumhvørvið umborð á skipunum.

Samstarv við SeaHealth

Fyrr í vár vóru umboð fyri SeaHealth í Føroyum á fundi við Sjóvinnustýrið, har fyrstu tankarnir vóru lagdir fram um eitt samstarv við SeaHealth.

- Tað hevði verið upplagt at gjørt eitt samstarv við til dømis SeaHealth, heldur enn at stovna ein stovn afturat, sigur Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnustýrinum.

Skipanin í Danmark er, at tað er álagt reiðarínum at verða uppií til dømis SeaHealth og gjalda fyri tað.

Hann heldur ikki, at føroyska politiska skipanin er sinnað at leggja gjøld á føroysku reiðariini til ein stovn, sum skal taka sær av eftirliti við arbeiðsumhvørvinum umborð á skipunum.

Hann sigur, at arbeiðið verður við at fáa arbeiðsumhvørvið inn undir klassan, men tað er eisini eitt størri arbeiði.

Í løtuni er tað Sjóvinnustýrið sjálv, sum hevur eftirlitsskylduna og Hans Johannes á Brúgv heldur, at tað kann eisini gera, at teir hava nærri tilknýti til skipini enn um tað var klassin, sum stóð fyri tí.

- Tá verður tað ofta bara til pappír, sum vit senda til hvønn annan, sigur hann.

Hans Johannes á Brúgv vísir til fráboðanina frá Sjóvinnustýrinum um arbeiðsumhvørvi, men viðgongur í sama andadrátti, at Sjóvinnustýrið ikki hevur ta stóru orkuna at hava eftirlit við fiskiskipunum.

- Vit mugu bara staðfesta, at higartil er eftirlitið við fiskiskipunum ikki komið upp á pláss, sigur Hans Johannes á Brúgv.

Hann dugur ikki at siga, hví parturin um kreppuhjálptil sálarfrøðiliga hjálptil ikki kom við í føroysku kunngerðina um arbeiðsumhvørvið.

Ikki eitt orð um kreppuhjálptil

Í frágreiðingini um vanlukku umborð á garnabátinum Anitu verður arbeiðsumhvørvið á dekkinum gjøgnumgingið og aðrar mannagongdir í eini slíkari støðu. Krøv verða eisini sett til, hvussu ymisk viðurskifti umborð skulu broytast.

Men ikki við einum orði verður nevnt, at mennir umborð kanska høvdu brúk fyri onkrum slagi av kreppuhjálptil.

Hans Johannes á Brúgv sigur, at tað er upp til skiparan og reiðarið at avgera, um nøkur serlig stig skulu takast, og hvussu tað so skal gerast.

Sálarlig krepputilbúgving

SeaHealth er danski stovnurin, sum hevur arbeiðsumhvørvi umborð á farmaskipum um hendi. Niðanfyri eru brot úr tí arbeiðnum hjá SeaHealth, sum snýr seg um kreppuhjálptil.

Skal kreppuhjálptil, og hvussu umfatandi skal hon vera

Er brúk fyri einum sálarfrøðingi á staðnum, ella ber til at hjálpa gjøgnum telefon? Nær er brúk fyri hjálptil, og hvar skal tað vera.

Debriefing á staðnum og á skrivstovuni

Ofta eru nógv fólk merkt av einum álvarsligum óhappi, vandastøðu ella vanlukku. Summi á staðnum og summi á skrivstovuni ella heima. Her verður fólk við ofta debriefað, sum merkir at fáa hjálptil at skilja støðuna og fáa tak á henni.

Hjálptil fólk frá reiðarínum

Fólk frá reiðarínum hava ofta nógv spurningar at taka støðu til. Hvussu við teimum beinleiðis raktu, avvarandi og kanska eisini pressuni. Her bjóðar SeaHealth seg fram við ráðgeving og aðrari hjálptil.

Læra av royndum av eini kreppustøðu

Nógv er at læra eftir eina kreppustøðu. SeaHealth bjóðar reiðarínum hjálptil og ráðgeving at bøta um mannagongdir og arbeiðshættir eftir teimum royndum, sum ein ávís hending gav.

Nýggjar kreppustøður

Ráðgeving og leiðbeining at gera mannagongdir, hvussu kreppustøður skulu handfarast, so øll vita, hvat tey skulu gera og ikki boygna undir stressi.

Meiri hjálptil aftaná

Ein stovnur sum SeaHealth bjóðar eisini sálarfrøðiliga hjálptil eftir eina kreppustøðu, um tørnur er á tí.

Kelda: www.seahealth.dk



Nógv komu í básin hjá Skipara- og Navigatørfelagnum. Ein teirra var kendi og royndi skiparin Ingolf Rasmussen, sum eisini nýtti høvið at fáa limanálina hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag festa í jakkarevsið av formanninum.



Annfinnur í Garðalíð á básinum hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag saman við Snæbjørn í Dali, ið røkir heimasíðuna hjá felagnum

Nógvir gestir á Atlantic Fair

Skipara- og navigatørfelagið var aftur í ár við á framsýningarstevnuni Atlantic Fair, sum var í ítróttarhallinum í Klaksvík mitt í mai-mánaði.

Skipara- og navigatørfelagið hevði sett bás upp saman við Antares og Vinnuháskúlanum.

Annfinnur Garðalíð, formaður í Skipara- og Navigatørfelagnum, held-

ur, at felagið fær nógv burtúr at vera við á eini slikari stevnu.

- Vit koma í samband við nógv fólk – bæði limir, sum hava spurningar, og við onnur, sum bara vilja hoyra meiri um felagið og tey mál, sum vit arbeiða við, sigur Annfinnur Garðalíð.

Útvið 4000 fólk vitjaðu stevnuna teir tríggjar dagarnar. Fyrireikara-

rnir siga, at nógvir útlendingar vóru millum gestirnar í ár. Teir siga, at 15 prosent av teimum vitjandi vóru útlendingar úr 23 ymsum londum.

177 fyrirkur og feløg úr 19 londum sýndu fram, og er tað nakað meiri enn seinast.

Atlantic Fair verður hildin annað hvørt ár.



Annfinnur Garðalið, formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag er errin av gamla flagginum hjá felagnum, sum var drigið undan vaðingini og kom til heiður og æru aftur á Atlantic Fair í Klaksvík.



Marius í Garðastovu er uppvaksin á sjónum. Her stendur hann við gamla róðrið av Olafi í Garðastovu – á terassuni við heim sítt í Vestmanna.

Skipari á heimsins størsta skipi

Vestmenningurin, Marius í Garðastovu, er í dag skipari á einum av heimsins størstu skipum, Maribo Mærsk. Sjómannskapin fekk hann í blóðið longu sum smádrongur. Bara átta ára gamal var hann fyrstu ferð til skips. Síðan hevur hann í stóran mun verið til skips.

Skiparin á brúnni á einum av heimsins størstu skipum var til reiðar at fara til skips við pápa sínum longu sum seks ára gamal. Men ta ferðina fekk mamma hansara steðgað honum. Ferðin úr fjøruni og úr fyramannafarinum upp á brúnni á einum av heimsins størstu skipum hevur verið støðug.

- Tá eg var 6 ára gamal royndi eg at sleppa til skips við pápa mínum. Skómakarinn í Vestmanna hevði gjørt mær langustivlar - hann hevði sett mær reytt upp á stivlarnar sum hjá einum røttum manni. Men tá tað kom til stýkis, vildi mamma ikki lova mær avstað. Tað var ræðuligt, eg gloymi ikki aftur, at Vestmenningur II fór avstað, og eg stóð eftir. Pápi var skipari, sigur Marius í Garðastovu.

Men tvey ár seinni gekk betur.

- Tá eg var átta ára gamal slapp eg so við pápa mínum. Vit vóru í Norðsjónum við Vestmenningi II, sum var ein nótabátur. Vit ferðaðust niður í einum propellflúgvvara, minnst eg. Annars fiskaðu vit sild, og landaðu í Hirtshals. Vit fiskaðu nógv í Skagerakkinum og eisini í Norðsjónum, greiðir Marius í Garðastovu frá.

Sjóverk

Tað var ikki bara sum at siga tað hjá smádronginum úr Vestmanna, nú hann var komin á skipsdekk.

- Eg var ræðuliga ringur av sjóverki, heilt øðiligt. Men kokkurin pleygaði meg væl, meðan eg lá í koyggjuni, so tað gekk yvir, sigur hann.

Tá Vestmenningur II kom heim aftur hendan túrin, fóru teir á Gøtu at landa til Harenga. Tað minnst Marius væl.

- Eg minnst, at vit vitjaðu Per Gregersen, pápa Árna Gregersen. Og eg minnst eisini, at eg fór við eini konu aftur til Vestmanna, og tá fóru vit yvirum frá Selatræ til Hósvíkar við Sundaferjuni, minnst hann.

Tá Agga í Garðastovu fór av Vestmenningi II, fór hann at føra gomlu Sólborg. Marius var ein túr við gomlu Sólborg. Síðan fylgdi hann pápa sínum, sum fór at føra Krúnborg.

- Hóst sjóverkurin altíð lúrdi, var tað ein rættiliga góð tíð, eg hevði við Krúnborg, sigur hann.

Hann var við pápa sínum hvørja einastu summarfrítíð, til hann sjálv-

ur av álvara fór til skips eftir lokið 9. floks-prógv.

Altíð havt bát sjálvur

Marius í Garðastovu hefur altíð havt bát, og tá hann plagdi at vitja abban, Marius, við Norðskála, hövdu teir eisini bát.

- Har norðuri fekk eg nógva siglings-tíð, flennir hann.

- Har plagdu vit at liggja fyrri íla og royndu eftir berggyltum. Eg havi framvegis okkurt mið har norðuri. Marius, abbi, var altíð í báti, tá hann var heima. Hann gjørði nógv við at seta gørn av ymiskum slag, sigur Marius við einum hugfarsligum smíli.

Og so hefur hann eina lítla rættleiðing, tá tað snýr seg um hetta at vera við snøri.

- Vit siga, at vit hava verið við snøri, men tað rætta er teinur. Snørið er bara snørið ella endin, sum er festur í teinin, sigur hann.

Í Vestmanna hevði hann eitt fyramannafar, og pápin, Agga í Garðastovu, hevði eisini bát. So hann var nógv í báti, og hann er framvegis nógv í báti, tá hann er heima.

Marius heldur, at nógv av tí, hann hefur lært av manøvrum, stavar heilt har afturi frá. Tað liggur í blóðinum. Ein bátur er ein bátur. Hevur tú tað ikki í blóðinum, verður tú neyvan biðin at útbýggja skipanir hjá reiðaríum sum A.P. Møller, heldur hann. (Tað koma vit aftur til seinni í greinini).

Við enskum nótabáti

Marius í Garðastovu fór at sigla við enskum nótabáti sum 16 ára gamal. Grimsby Lady, at báturin. Hann fór til skips við Grimsby Lady beint úr 9. flokki.

- Hetta var ein bátur sum Gulfinnur, spildurnýggjur. Eg var við honum í 16 mánaðir, og har lærði eg væl enskt. Eg kom skjótt eftir tí enska. Kanska var eg passaliga ósmæðin.

Seinni fóru teir við Gulfinni. Teir fiskaðu fyrst lodnu. Og so byrjaðu teir at fiska svartkjaft. Agga í Garðastovu var skipari. Marius var við Gulfinni í umleið tvey ár, til hann fór upp á skúla sum 19 ára gamal. 24. juni í 1988 tók hann skipsfóraraprógv - á sjálvum 24 ára føðingardeggi sínum.

- Men fyrst tók eg stýrimansprógv, tað tók tvey ár. So steðgaði eg, og sigldi við Olafi í Garðastovu í hálv

annað ár. Tá fór eg til skipsfóraraprógv, sum tók eitt ár aftrat stýrimansútbúgvingini.

Korea

Eftir loknað skipsfóraraprógv fór Marius við Olafi í Garðastovu, sum skuldi seljast til Korea. Hetta var í 1988. Hann fór við skipinum til Korea. Olympiadan var júst tá í Suðurkorea, so hann var einar tvær vikur við til at síggja olympiadan.

Báturin varð umbygdur í einar tveirtríggjar mánaðir, og teir fóru so til fiskiskap í Behringshavinum. Tá var Marius í Garðastovu við sum fiskiskipari. Hann fiskaði har uppi í umleið tveir mánaðir. Teir fiskaðu alaska-pollock. Tað gekk óvanliga væl, og teir fingi fult av fiski. 96 mans vóru við. Umleið 100 tons vórðu heilfryst um samdøgríð. Rogn og livur varð tikið úr umleið 30 tonsum, og restin varð framleitt til fiskamjøl.

Hóast reiðarið vildi leingja sáttmálan við føroyska skiparan, so valdi Marius í staðin at fara heim.

Eftir hetta fór hann at fiska rækjur eitt skifti, áðrenn hann fór við Skálafjalli sum stýrimaður og skipari. Tað vóru teir, sum byrjaðu at fiska gulllaksin, men teir fiskaðu eisini svartkjaft. Hann var við Skálafjalli í tvey ár, og tað gekk heilt væl, fiskiskapurin var góður. Alt varð gjørt til fars, og teir fingi fult skip av farsí hvønn einasta túr. Men skipið var bara so dyrt, so tað var ikki sum at siga tað at fáa tað at mala runt.

Hetta var í ringastu tíðum, og Skálafjall og Tróndur í Gøtu vóru einastu uppsjóvarskipini, ið vóru eftir av Skipapakkanum.

Út at sigla

Nú Marius hevði fingið skipsfóraraprógv, hevði hann hug at sleppa út at sigla. Hann sendi umsókn til A. P. Møller og slapp við beinanvegin. Tað var í 1990.

- Eg sigldi við einum av smærru bingjuskipinum, Cecilium Mærsk, í fyra mánaðir. Síðan fekk eg kjans við einum av sonevndu garasjubátunum, sum sigldu partvís fyrri amerikanska herin í flógvakrígnum. Eg sigldi við hesum bátinum í fyra mánaðir. Vit sigldu út við nýggjari útgerð og tóku knústa útgerð við okkum aftur til USA, sigur hann.

Men so er tað, at hann fer við fyrsta nýbygginginum, ein sonevndur M-bátur. Marius var við til ta byggingina av bátinum.

- Eg var burtur í 12 vikur, eftir at báturin kom í sigling. Vit sigldu jørðina runt við honum: Fóru út gjøgnum Suezveitina, til Singapore, Japan, Oakland, Los Angeles, Panamaveitina, Miami, Charleston, New York og so yvir aftur til Rotterdam. Minnst meg rætt, so tók tann túrurin 62 dagar.

- Eg sigldi við M-bátunum í fleiri ár. Fóru so at sigla við K-bátunum, sum vóru 318 metrar langir og nógv tey størstu bingjuskipini í heiminum tá. Var fyrstistýrimaður eina tíð, og gjørdist so yvirstýrimaður.

Uppaftur størri skip

Nú fór Marius í Garðastovu við einum uppaftur størri skipi, Susan Mærsk, sum var ein av S-bátunum. Tá vóru teir burtur í 13 vikur hvørja ferð. Teir sigldu frá Gøteborg, Århus, og so allar havnirnar heilt til Japan. Haðani til Los Angeles og síðan upp til Tacoma í Alaska, og so sigldu teir yvir aftur til Japan og aftur til Gøteborg.

Um árskið 2001-2002 gjørdist hann skipari við Sally Mærsk, sum var ein spildurnýggjur bátur. Hetta var eisini eitt av heimsins størstu bingjuskipum tá.

- Eg var við har í næstan trý ár sum skipari. Tað var eitt deiligt skip. So fór eg við Albert Mærsk. Hetta var eisini skúlastip, har aspirantarnir vóru við í stórum tali. Hetta var eitt praktfult skip. Har var til dømis skúlastova og biografur. Øðilliga væl innrættað. Hetta var mest sum dreymurin, hugsaði eg. Her vildi eg verða. Skipið var 352 m langt, greiðir Marius frá.

Emma Mærsk

Ein dagin, Marius er á fundi á skrivstovuni hjá A. P. Møller, verður hann spurður, um hann kundi hugsað sær at fingið ein nýggjan bát at ført. Hann sigur so, at hann fegin vil hava Albert í 5 ár, tí tað er so gott skip.

- Nei, her var okkurt annað á skránni, siga teir so, og lata eina mappu upp við eini teknig.

- Tá gjørdist eg eitt sindur skakkur, tí hetta var eitt skip, sum var næstan 400 metrar langt, 56 metrar breitt, og hevði 109.000 hK, 25.000 kW hjálpimotorar og so framvegis. Hetta var eitt øðiligt skip. Fýra stabilisatorar. Eg skuldi fáa hann sum nýbygning saman við einum øðrum skipara, søgdu teir.

- Tá ívaðist eg ikki í at siga ja, men tað var ein stórur biti.

Skipið, talan var um, var Emma Mærsk. Tá skipið var bygt, var Marius í Garðastovu við í byggingini.

Allarstørstu skipini

- Ein dagin verði eg aftur ringdur upp, og biðin at koma niður á skrivstovuna hjá A. P. Møller. Tá eg kom á skrivstovuna, lögdu teir ymsar mappur á borðið, og eg fór at ivast í, um eg hevði gjørt okkurt skeivt. Um nakað var hent við skipinum. Men tað var tað so ikki. Tað snúði seg um ætlanirnar við hesum nýggju stóru Triple-E-skipinum. Nakrir tankar vórðu luftaðir, og vit ringdu ymsastaðni at vita, hvussu stór skipini kundu vera og so framvegis. Vit skuldu finna markið fyri, hvussu stórum skipum teir vildu loyva at koma inn í havnirnar.

- So var tað, hvussu skipið skuldi siggja út. Og at fara út til leverandørar at kanna, hvat teir kundu levera og so framvegis. Tá tað var avgjørt, fór A.P. Møller inn at tekna skipið eftir sínum tørvi. Hóast talan er um ein pakka frá skipasmíðjuni, so er reiðarið rættiliga nógv við, og rættiliga nógv verður eisini broytt við skrokkinum, róðri, sniðið á maskinrúminum, brúnni, spøl, landgangur og líknandi, sigur Marius.

- Brúgvaveingirnir hjá okkum eru innilokaðir, tað eru teir ikki hjá øðrum. Tí var eg eisini nakað við í, greiðir hann frá.

Simulatorurin

Heitt varð á Marius í Garðastovu at fara í simulatorin, tá ymiskt skuldi gerast.

- Til dømis, tá vit skuldu finna út av støddini á skipinum, hvørja stødd skrávurnar skuldu hava. Har lá eg so og sigldi saman við teimum, sum teknaðu skipið. Tá eg hevði verið nakrar ferðir, bygdu teir eitt modell, og so fór eg aftur at royna tað. Soleiðis funnu vit útav ymsu støddunum, til dømis hvussu stórar bóvskrávurnar skuldu vera - og sum heild, hvussu skapið í skipinum skuldi vera.

- Soleiðis helt tað fram. Vit fóru at arbeiða við orkuni, vit minkaðu til dømis róðrini fyri at minka orkunýtsluna. Vit funnu útav, hvar markið skuldi vera. Vit nýttu millum annað sonevndar blindtests. Var okkurt, ið ikki riggaði heilt so væl, so broyttu vit skipið eftir tí, sigur Marius í Garðastovu.



Aðrir fýroyingar eru eisini yvirmenn á sama slag av skipum, sum tí, Marius í Garðastovu er skipari á mynd: tilvildarlig

Hann var eisini saman við granskarum í Oxford, dugnaligir granskarar. Teir fóru eisini runt til ymsar havnir kring um í heiminum at greiða frá hesum stóru skipinum, tí teir skuldu hava loyvi at sigla inn í ymsu havnirnar við so stórum skipi.

- Eg ferðaðist runt í Kina, Korea og Hongkong at tosa við myndugleikarnar í havnunum, tosaði við loðsar og so framvegis. Eg fyrireikaði myndugleikarnar upp á hesi nýggju skipini, sigur hann.

Nógv í Suez-veitini

Marius í Garðastovu hevur eisini havt nógv at siga í royndini at fáa siglingina góðkenda í Suez-veitini og at sigla inn í havnina Port Said í Suez-veitini.

- Har skuldu vit fyrst hava loyvi at fáa stóru E-bátarnar inn, Emma-typan, og vit fingi loyvið til tað. Tað var so mitt arbeiði at fáa tað ígjøgnum. Síðan skuldu gerast royndir, áðrenn skipini sluppu at leggja at.

- Har eru allar møguligar avmarkingar, hvussu nógvum vindi kanst tú sigla inn við, streymviðurskifti, manning og so framvegis. Vit gjørdu tað sama við Triple-E skipini í Danmark. Tá gjørdu vit royndir av øllum møguligum slag í Lyngby. Aftur her kannaðu vit vindviðurskiftini í Suez-veitini, hvat megnaðu vit við sleipibátum og líknandi.

Uppgávan hjá skiparanum

Skiparin á heimsins størstu skipum skal fyrst og fremst syrgja fyri, at siglt

verður trygt úr einari havn í ta næstu, also frá A til B. Skiparin hevur eisini ábyrgdina av manningini, og allari trygd, sum hevur við manningina at gera. Hann skal tryggja, at mynstrað verður, sum tað skal, at øll manningin hevur síni pappír í lagi, og at manningin er frísk.

- Eisini at alt arbeiðið riggar sum tað skal, eisini sosialt. Um nakað verður áfatt, so skal manningin hava ta venjing, sum skal til at takla eina slíka støðu. Skiparin skal snøgt sagt tryggja, at allar altjóða treytir, reglur og ásetingar verða fylgdar og so framvegis. Tað er nógv pappírsarbeiði alla tíðina. At fólkið gongur vakt og arbeiðir, skal eg eisini tryggja, sigur hann.

Ikki minst tá skipið siglir, skal hann syrgja fyri, at øll sertifikatir eru í lagi. Tað er ein rúgva av sertifikatum, sum tú skalt fylgja upp alla tíðina.

Hví júst Marius í Garðastovu hevur fingið hesar álitissuppgávur- og størv hjá A. P. Møller, dugir hann ikki at siga. Men ivaleyst munnu tað vera eginleikar hansara á sjónum, sum stava heilt frá barnaárunum. Sjómannskapur, sum er komin inn í blóðið longu frá smádreingi, tá hann royndi eftir berggyltum saman við abbanum við Norðskála, og við mongu túrum sínum til skips saman við pápanum, Agga í Garðastovu.

Tað gav at bíta, tá hol kom í nærum 400 metrar langa bingjuskipið Emmu Mærsk. Tað var nátt. Skipið var júst komið inn í Suez-veitina, tá brek var við síðuskrávuni aftan og reiv hol í skipið, so sjógvur fossaði inn. Ravmagnið fór umborð, og bóvskrávurnar fóru út av drift. Góði kennskapurin hjá Mariusi í Garðastovu í Suez-veitini, og framúr sjómannskapur hjá allari manningini bjargaði skipinum. Marius og manningin fekk mannererað skipið inn í Port Said. Eitt bragd, sum fáur hevði gjørt teimum tað eftir. Var skipið sokkið mitt í Suez-veitini - sum var tað mest innlýsandi, hevði ikki verið siglandi gjøgnum Suez-veitina í langa tíð. Men fýroyski skiparin úr Vestmanna vildi tað øðrvísi.

Eisini hjá A. P. Møller sóu tey hetta sum eitt veldugt bragd, og í dag stendur Marius í Garðastovu á brúnni á einum av allar størstu skipinum hjá reiðarinum, Maribo Mærsk.



Emma Mærsk var eitt av teimum størstu skipunum hjá A. P. Møller, tá manningin bjargaði tí í Suez-veitini. mynd: Mærsk

Marius við manning bjargaði heimsins størsta skipi

Teir vóru júst komnir inn í Suez-veitina, tá hol kom í maskinrúmið, og hótti við at leggja alla sigling í Suez-veitini lamnað í langa tíð. Men takkað verið dugnaligu manningini, og ikki minst føroyska skiparanum, varð Emma Mærsk bjargað til lands.

Vit hava 1. februar í 2013. Eitt av heimsins størstu skipum, Emma Mærsk, er júst komið inn í Suez-veitina. Á brúnni stendur skiparin úr Vestmanna, Marius í Garðastovu. Hann er staðkendur í Suez-veitini og kring Suez. Hendan túrin eru ikki færri enn 14.000 bingjur av góðsi við.

- Eg havi verið við til simulator-siglingar í basenginum har í Suez nógvar ferðir. Siglt upp ígjøgnum tað, niður ígjøgnum tað og snara inni í tað, sigur Marius í Garðastovu.

Hendan 1. februar í 2013 hevur hann verið umborð á Emmu Mærsk í 14 dagar.

- Vit koma so inn ímóti Suez og leggja okkum fyri akker tíðliga um kvøldið. Tá greitt er at sigla avstað aftur, hiva vit

akkerið og gera okkum til at sigla sum vanligt. Og alt gekk sum vanligt at byrja við, men veðrið var eitt sindur keðiligari, enn tað plagar. Hann var útnyrðingur í ættini og fitt av vindi og nakað av aldu, áðrenn vit koma inn í siglingarrennuna, sigur hann.

Emma Mærsk er hesa ferð á veg inn í Suez-veitina norðanfrá, tað er úr Miðjarðarhavinum.

24 mans eru við, teirra millum eru fyra aspirantar, sum vóru mynstraðir í Århus 14 dagar frammanundan. Fleiri av manningini hava verið við skipinum fyrr. Maskinstjórin hevur verið við frá byrjan, yvirstýrimaðurin í tvey ár, kokkurin í fimm ár og fyrstimeistarin í trý ár.

Sigla spakuliga niðureftir

Emma Mærsk siglir spakuliga inn í sjálva veitina, og alt gongur sum tað skal.

- Men so siggja vit eitt skip sigla framman fyri okkum. Tá síggi eg beinvegin, at hann kemur so nær sjálvum kantinum á siglingarrennuni, at eg tori ikki at koma ov nær honum. Eg fryktaði fyri, at har fór at ganga galið, og so var okkara skip eisini í vanda. Vit sigla so spakuliga, og eg stýri upp ímóti avdriftini. Men eg síggi, at hetta skipið siglir ógvuliga spakuliga. Vit rópa á ferðslueftirlitið í Port Said, og eg sigi við teir, at teir mugu fáa skipið at sigla skjótari, at teir mugu sigla ta og

ta kósina, annars sleppa teir ekki burtur úr stöðuni. Og vit kundu ekki bakka, greiðir Marius í Garðastovu frá.

Það eydnaðist hesum skipinum akkurát at sleppa leyst. So nær vóru teir, at teir tóku eina boyu, sum ekki sást aftur. Hetta var eitt skip nærum á stödd við Emmu Mærsk.

Emma Mærsk kemur so siglandi suður ígjögnum, og júst tá loðsurin skal koma umborð, hoyrir Marius ein brandalarm.

- Alarmurin kemur frá aksiltunlinum. Eg ringi til maskinuna, og teir siga seg hava sent fólk niður at hyggja eftir, hvat það er. Stutt eftir kemur ein lensialarmur. Tá ringir maskinstjórinn á brúnna, og hann sigur, at það stendur rokilsíð av sjógvinn í skipið. Það sær út sum onnur síðuskrúvan ella blaðið er komin upp ígjögnum. Tvær síðuskrúvur eru har afturi og tvær eru har frammi í skipinum.

Bíða eitt sindur í byrjanini

Teir valdu nú at bíða eitt sindur við at lata vatntøttu hurðina inn í maskinrúmið aftur, til teir síggja sjógv koma heilt upp ímóti trinunum inn í sjálv maskinrúmið. Hesa lata teir aftur, og so er tætt. So kann fyllast har afturi, og Emma Mærsk kann sigla víðari.

- Vit sigla so víðari, loðsurin kemur umborð, og vit gera ekki það stóra burturúr tí. Men það gingu umleið 20 minuttir, so ringir maskinstjórinn upp aftur á brúnna og sigur okkum, at nú er brostið inn ígjögnum til kápulinfföringarnar til allar káplarnar inn í maskinuna, og það fossar inn í maskinuna. Tá sá eg, at nú verður heilt galið, greiðir Marius í Garðastovu frá.



Eginleikar hansara at mannerera stava ivaleyst heilt afturi frá barna- og ungdómsárunum, tí hann hevur altíð verið óvanliga nógv í báti. mynd: Privat

Nú settu teir ferð á skipið, men beint aftan fyri teir kemur eitt stórt LNG-tangaskip, og Marius fær ekki steðga tí, áðrenn það er inni í veitini. Men hann sigur teimum, at her er heilt galið, og at teir fara at royna at sleppa inneftir. Á brúnna á Emmu Mærsk vita teir, at missa teir maskinorkuna, so er vandi fyri, at LNG-tangaskipið annaðhvørt rennur á land ella rennir á Emmu Mærsk.

Marius í Garðastovu veit, at til ber at snara upp í nýggju havnina í Suez-veitini. Men av royndum veit Marius eisini, at hetta verður ikki lætt at koma ígjögnum – fyri ikki at siga ógjørligt.

- Vit fara so inneftir, og skiparin á skipinum aftanfyri veit, at fyrr ella seinni steðga vit. Og til ber ikki hjá tangabátinum at bakka. Og so steðgar hann, og so fer hann upp á turt, greiðir hann frá.

Hetta er ein ógvuliga strongd stöða at vera í, og Marius í Garðastovu umhugsar dúgliga, hvat hann skal gera.

Meira sjógvur kemur inn

Sum minuttirnir ganga koma fleiri og fleiri alarmar, og alt meira sjógvur fossar inn í skipið. Larmurin av øllum alarmunum er øðiligur, men samskiptið er alla tíðina róligt.

- Það kemur mær fyri, sum eg havi hampuliga góða tíð at hugsa, tí það koma so nógvir alarmar, at oyruni byrja at kobla úr. So onkursvegna fái eg kanska ein sans aftrat.

- Eg geri so av, at nú seta vit fulla ferð á inn ígjögnum. Og so royni eg at snara inn í hetta basengið. Onkursvegna veit eg, at það ber ikki til, men vit mugu royna okkurt. Vit síggja, at það kemur at enda heilt galið, til dømis síggja vit, at sjógvur byrjar at koma inn í tvey lastarúm eisini, sigur hann.

Marius í Garðastovu veit, at inni í basenginum er 17,5 metrar djúpt. Hann sendir annanstýrimann út á bakkan. Hann fær boð um at lora bæði akker



Emma Mærsk - mynd: Mærsk

beint oman fyri sjóvarmálan og at hava eina hondrívna hydralikk pumpu klára, um teir skuldu mist streymin. Fyrstistýri- maður verður sendur niður á afturskipið at gera sleiparar tilreiðar, sum skiparin hevur biðið um.

- Eg royni so at svinga inn í basengið, men tá eg skal svinga inn, má eg bakka við fullari ferð, so vit ikki enda uppi á tur- rum. Elektrisitetið er farið, so bóvskrúvur- nar rigga ikki. Og tað er bølamyrrkt. Eg veit eisini, at tað er komin so nógvur sjógvur inn, at tað er avmarkað, hvussu leingi maskinan koyrir, tað havi eg fingið greitt at vita frá maskinstjóranum. So eg royni at bakka, til hann liggur stillur. Tá eru vit komnir júst so langt inn, at LNG- arin sleppur framvið, sigur hann.

Tá teir eru steðgaðir, roynir hann at koyra fram. Tá var onki at gera. Allir sensorarnir vóru undir í sjógv, so ikki bar til at starta maskinuna.

Hjálpmotorarnir riggaðu

Hóast støðan var hættislig, so riggaðu hjálpmotorarnir. Skiparin fekk alla

tíðina meldingar um, hvussu sjógvurin vaks í skipinum.

- Vit fáa so sett ein sleipara fastan við tveimum endum framman, og eg biði hann hála alt tað, hann er mentur. Tá fáa vit eitt sindur av ferð á skipið fram. So royni eg at blaka eitt akker – triggjar og ein hálvan sjekul, og vóni at hann steðgar, áðrenn vit renna á land. Vit blaka so hitt akkerið eisini – eisini triggjar og ein hálvan sjekul. Bráðliga steðgar skipið - fimtan metrar áðrenn vit raka á land. Eg fái at vita frá maskin- stjóranum, at nú eru bara fimm senti- metrar eftir upp til generatorarnar á hjálpmotorinum. Tá rópi eg á maskin- stjóran og biði hann slökkja alt, og biði allar mans koma upp úr maskinrúm- inum, greiðir hann frá.

Nógv hendir

Har hendi so nógv. Til dømis verður hann nú útsynningur í ættini, og vind- urin trýstir teir ímóti. Tað sama ger streymurin. Fyri at koma at, mugu níggju mans skiftast at pumpa við

neyðpumpuni. Samstundis verða bát- ar, sum liggja aftanfyri, fluttir.

Skipið kemur spakuliga aftureftir, og eftir drúgva tíð liggur skipið soleiðis, at allir kranar kunnu lossa allastaðni á skipinum. Tveir endar verða settir fastir aftureftir við handamegi, ellivu mans á hvørjum enda, og tvey spring verða sett føst á sama hátt framman. Síðan slakar sleiparin aftan, og teir liggja trygt við terminalin. Triggir sleiparar liggja og trýsta skipið inn at terminal- inum í triggjar dagar.

Tað eydnaðist soleiðis við framúr góðum sjómansskapi at fáa hetta veld- uga skipið at bryggju í bøla myrkri, við ongum bóvskrúvum og øllum hugsandi avmarkingum. Bæði hjá A. P. Møller og fleiri serligum kanningarliðum verður hetta mett sum eitt stórt bragd.

Marius í Garðastovu er í dag skipari á einum upp aftur størri skipi, einum teirra, sum í dag eru størst hjá A. P. Møller, nevnliga Maribo Mærsk.



Rein góðska úr norður Atlantshavi

www.cig.fo



Norðhavnin 8 · Postboks 329 · FO-726 Ánirnar · Føroyar
Tel. +298 20 70 00 · Fax +298 20 70 10
T-postur: cig@cig.fo · www.cig.fo



- Hetta er ein heimsnýggjheit, sum longu hevur vakt ans uttanlands, sigur Terji Nielsen, verkætlanarleiðari hjá SEV.

SEV vil temja óstøðuga vindin

Sjálvt um vindurin longu er vorðin ein sera týðandi partur av samlaðu orkuframleiðsluni í Føroyum, so ber til at fáa meiri burturúr, men tá krevst, at óstøðuga orkan frá vindinum verður javnað, áðrenn hon fer inn á netið. SEV er við í menningini av eini heimsnýggjheit, sum fer at loysa trupulleikan við óstøðuga vindinum.

Síðani 9. oktober, tá vindmyllurnar í Húsahaganum vóru settar til, hava 68 prosent av allari orkuni hjá SEV verið grøn orka – vindorka og vatnorka.

Og hesin parturin kundi verið hægri.

Í lötuni stendur ein nýggj koblings- og battariskipan og royndarkoyrir hjá týska framleiðaranum Enercon, sum skal loyva myllunum at framleiða meiri streym uttan at el-netið verður ávirkað.

Nýggja skipanin skal temja óstøðuga vindin, so meiri fæst burtur úr vindorkuni.

Tær 13 vindmyllurnar í Húsahaganum eru longu so stórir partar av orkuframleiðsluni í Føroyum, at í ringasta føri kann merkjast á el-netinum, um vindurin er óstøðugur.

- Vit skulu verða á varðhaldi, at elskipanin ikki fer upp at dansa, so tað sæst aftur á perunum heima í stovunum, sigur Terji Nielsen, verkætlanarleiðari hjá SEV.

Olja og vatn er støðug orka, sum ikki hevur somu ávirkan á spenningin á netinum, men vindurin er ein óstøðug orkukelda.

SEV heldur seg til altjóða krøv um hvussu góðskan á elnetinum skal vera, og kemur ov nógv óstøðug orka á netið, kann tað henda at hesi krøv ikki vera hildin.

- Í dag missa vit nakað av orku, og høvuðsendamálið er at missa minni, sigur Terji Nielsen.

Ein heimsnýggjheit

Nýggja battarí- og koblingskipanin, sum í lötuni verður royndarkoyrd í Týsklandi, skal javna orkuna frá vindmyllunum, so tær kunnu koyra við



Koblings- og battarískipanin skal hýsast í svarta bygningin í vindmyllulundina í Húsahaganum.



- Tann mest støðuga orkan fæst, tá vindurin er millum 12 og 23 m/s.



- Fyrítøknar, sum vit arbeiða saman við, vænta, at onnur oyggjasamfeløg fara at vísa okkara skipan stóran áhuga, sigur Terji Nielsen.

fullari ferð og framleiða streym inn á netið, sjálvt um vindurin er óstøðugur.

- Hetta er ein heimsnýggjheit, sum longu hevur vakt ans uttanlands, sigur Terji Nielsen.

Verkætlanin byrjaði í 2013/2014 og er ment saman við SAFT, sum hava latið battariini og Enercon, sum ger invertararnar. SEV og Enercon menna sjálva stýriskipanina.

Tankin við skipanini er, at í koblingsstøðini við myllurnar í Húsahaganum standa tvær bingjur við battariím og eina bingja við invertarum og stýringsskipan. Tá vindurin er støðugur verða battariini lødd, men tá sveiggj eru í vindinum, so skal skipanin sláa til beinanvegin og javna streymin, sum fer út á el-netið.

Fyri at fáa fulla nyttu av hesi skipan, so skal hon vera sera skjót at sláa til ella kobla frá. Talan er um, at skipanin skal sláa til og frá eftir millisekundum. Á tann hátt skal skipanin alla tíðina standa og skifta millum at løða og javna streymin.

Í battaríbingjunum eru fleiri túsund battaríselur, sum væntandi hava eina livitíð á 20 ár.

Tann mest støðuga orkan fæst, tá vindurin er millum 12 og 23 m/s. Gomlu vindmyllurnar á Eystnesi steðgaðu, tá vindurin varð ov nógvur, men tær nýggju myllurnar kunnu niðreregulerast og við nýggju skipanini koyra í stórt sæð øllum veðri – bara vindur er.

Útbygging av vindorkuni

- Fyrítøknar, sum vit arbeiða saman við, vænta, at onnur oyggjasamfeløg fara at vísa hesi skipanini stóran áhuga. Men størri samfeløg fara eisini at koma hartil, at um vindorkan skal útbyggjast, so verður neyðugt at javna orkuna, greiðir Terji Nielsen frá.

Í øðrum londum er vindmyllurparturin enn ikki so stórus partur av samlaðu streymframleiðsluni, at óstøðuga vindorkan ávirkar alt el-netið.

Men vit í Føroyum eru longu komin har til, at skal størri partur av samlaðu

orkuni koma frá vindi, verður neyðugt at hava hesar battarískipanir saman við møguligum nýggjum vindmyllulundum.

Terji Nielsen sigur, at Danmark eisini kemur í hesa støðuna innan alt ov leingi, og tí er ikki óhugsandi, at hendan skipanin eisini verður fastur partur av útbyggingunum av grønar orku í nógvum øðrum londum.

Sjálvt hugskotið kann tykjast einfalt, men tað er nýggj tøkni, sum hevur gjørt tað gjørligt at menna hesa skipanina.

Terji Nielsen vísur eisini á, at prísurin fyri battarí av hesum slagi er lækkadur munandi seinastu árin, og at vit væntandi koma at síggja enn bíligari skipanir í framtíðini.

Ætlanin er, at bingjurnar og stýriskipanin skulu flytast til til Føroya í oktober, og í desember í ár skal halt koblast til.



Asbjørn Senior á Sundi í júlí í fjør, tá mynstringarbann var lýst móti skipinum. Á ólavsoku gjørdi reiðarið so semju við manningarfeløgini um flutningsavtalu, tí í fjør summar var ongantið alment talan um, at skipið skuldi annað enn vera móttøkuskip á makrel- og sildafeltinum.

Stungu av frá hýrukrøvum fyri góða milliún

Tá tey trý manningarfeløgini skuldu taka arrest í Asbjørn Senior fyri hýruskuld í 2014, var skipið selt til Belize, men eigararnir eru helst teir somu.

Níggju formligar eigarar uppá minni enn eitt ár. Tað er brongluta søgan hjá uppsjóvarskipinum Asbjørn Senior, TG 773.

Nógvu eigaraskiftini, sum í sær sjálvum eru fult lóglig, ger tað nærum ógjørligt hjá manningarfeløgnum at gera krøv galdandi móti skipinum vegna limirnar. Og krøvini eru nógv og stór.

- Teir mannerera so nógv og so skjótt við hesum eigaraskiftinum, at tað nærum er eitt fulltíðarstarv bara at fylgja við í tí. Møta vit við einum kravi í dag, skulu vit rokna við, at skipið skifti eigara í morgun, sigur Annfinnur Garðalíð, formaður í Skipara- og Navigatørfeløgnum.

Og tað var júst ta støðuna, tey trý manningarfeløgini rendu seg í, tá tey miðskeiðis í juni vildu gera bart og tryggja limunum tað, teir eiga til góðar.

Selt til Belize

Fyri at forða fyri, at skipið rýmdi frá hýruskuldini til manningina, ætlaðu tey trý manningarfeløgini at taka arrest í skipinum. Hetta var 16. juni, men tá farið var í rættin fyri at fremja arrestina, vísti tað seg, at skipið dagin fyri var selt einum felag í millumamerikanska landinum Belize. Belize er kent fyri sítt hentleikaflagg og fyri ikki at lata øðrum upplýsingar um feløg, ið eru skrásett har.

Hýrukrøv kunnu bert setast mótevnis reiðarinum, sum hevði manningina í starvi, tá hon upptjenti hýruna, sum talan er um, og nú skipið formliga var selt øðrum eigara, og sum enntá hevði bústað í øðrum landi, kundi arrestin ikki fremjast.

Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafeløgnum, væntar tó ikki, at

útferðin til Belize fer at sleppa eigarunum undan skuldini til manningina.

Sjóveðrættur í gildi

- Vit vænta, at skipið kemur aftur, tá makrelfiskiskapurin byrjar, tí makrelfiskiskapurin við Føroyar er orsök til, at skipið yvirhøvuð kom til Føroya í síni tíð. Undir øllum umstøðum er sjóveðrætturin framvegis galdandi í skipinum, tí krøvini eru yngri enn eitt ár, so vit skulu nokk so ella so fáa fatur á pengunum, sum skipið skyldar manningini, sigur hann.

Sambært manningarfeløgnum er manningin á Asbjørn Senior ikki avroknað samsvarandi galdandi sáttmála fyri nakran tús í 2014, tá skipið sjálvst fiskaði. Skipið byrjaði sína føroysku tilveru sum móttøkuskip í fjør summar,

og teir túrarnar, sær út til, at reiðariíð hevur hildið avtaluna um flutningsskip, sum reiðariíð gjørdi við manningarfeløgini á ólavsoke í fjør.

Men seinni fekk skipið sjálvt kvotu og fór at fiska, og fylgdi tá, sambært Páll Hansen, frá fyrsta degi sínum egnum heimagjördu reglum. Tí hava manningarfeløgini eisini hildið eitt vak-ið eyga við skipinum.

Onnur krøv

- Tað var helst av tilvild, at skipið formliga varð selt til Belize júst dagin fyri, at vit skuldu fremja arrest, tí tað framgongur av skjølunum, at hesi vóru gjørd klár longu 28. apríl. Men tá vóru manningarfeløgini langt síðani farin at ótolnast eftir at fáa skil á øllum skeivleikum - millum annað skeivum avrokningum, har ov lítið var goldið í hýru, sigur Páll Hansen.

Arrestin skuldi fremjast viðvíkjandi krøvunum fyri tveir túrar í fjør heyst, tá skrásettu eigararnir vóru ávikavist p/f Ran í Hósvík og p/f O. C. Joensen á Oyri.

Maskinmeistarafelagið og Skipara- og Navigatørfelagið vóru saman um teirra arrest-krøv, men Føroya Fiskimannafelag hevði sítt egna, tí tað ikki hevði gjørt somu hýruavtalu fyri Asbjørn Senior, sum hini bæði manningarfeløgini.



Manningarfeløgini møttu upp á kajini á Sundi, tá tað í juli í fjør frættist, at Asbjørn Senior ætlaði sær út á makrelfelið, hóast ongin avtala var gjørd við manningarfeløgini. Úr vinstu eru tað Jan Højgaard, formaður í Føroya Fiskimannafelag, Fríði Magnussen, frá danska reiðarinum, sum bæði seldi føroyingunum skipið og kom við kapitali til keypið, Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum, Eyðstein Djurhuus, táverandi formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, og Mortan Berjastein, nevndarlimur í Føroya Fiskimannafelag.

Tilsamans eru hýrukrøvini hjá teimum trimum feløgnum fyri teir báðar túrarnar omanfyri eina millión krónur.

Ein arrest skal vera framd við støði í ítøkiligum, skjalprógvaðum krøvum, og sambært formanninum í Skipara- og Navigatørfelagnum eru teir báðir túrarnar tilvildarligir í so máta.

- Vit vildu fremja arrest fyri teir báðar túrarnar, tí krøvini har vóru einföld og løtt at skjalprógva. Men tað merkir als ikki, at vit sleppa krøvunum fyri hinar túrarnar. Teir skulu sálvsagt eisini avroknað samsvarandi sáttmálanum, sigur Annfinnur Garðalið.

Somu eigarar

Felagið, sum hevur keypt Asbjørn Senior, eitur North Atlantic Group, Ltd., og manningarfeløgin hava fingið uppspurt, at talan helst er um somu eigarar

og investorar, sum hava rikið skipið undir ymiskum eiganøvnum í Føroyum. Høvuðspersónarnir eru Alex Vilheilm, reiðari, Finnbjørn Poulsen, nevndarformaður í Ocean Group Faroes í Vági, ið er tað felagið, sum í veruleikanum hevur gjørt skipið út, og fyrrverandi eigararnir av skipinum, brøðurnir Fríði og Rói Magnussen, sum búgva í Hirtshals í Danmark. Megniparturin av kapitalinum í skipinum kemur eisini haðani, og á sölupappírnum hjá Skipaskrásetingini í sambandi við eigaraskiftið til Belize standa Fríði og Rói Magnussen at hava sett 80 milliónir krónur í veð í skipinum. Øðrum 80 milliónum krónum stendur p/f Ocean Group Faroes sjálvt fyri. Tað felagið hevur Alex Vilhelm sum stjóra og Finnbjørn Poulsen sum nevndarformann.

Asbjørn Senior varð formliga seldur til Belize fyri 67 milliónir krónur.

Níggju eigarar í 11 mánaðir

Tá Abjørn Senior fyrstu ferð var skrásettur í føroysku skipaskránni 21. juli í fjør, var eigarin p/f Ocean Group Faroes í Vági. 21. oktober keypti p/f O. C. Joensen á Oyri, sum er eitt dótturfelag hjá p/f Thor í Hósvík, skipið. 3. november keypti sp/f Ran, sum eisini er eitt felag hjá Thor, skipið. 14. November keypti p/f Thor so skipið frá dótturfelagnum, men seldi tað aftur 21. november til eitt annað dótturfelag, p/f Thor Fisheries. 24. november keypti p/f Ocean Group Faroes skipið aftur og átti tað til 23. januar í ár, tá sp/f Ran keypti tað enn einaferð. 17. apríl keypti p/f Ocean Group Faroes aftur skipið og var skrásettur eigari, til skipið 15. juni varð selt til Belize-skrásetta felagið North Atlantic Group. Størsti parturin av eigaraskiftunum skyldast, at skipið skuldi parast við veiðirættindum hjá feløgum, sum fingið tillutað makrel- og sildakvotur.

Arrest

Tá arrest verður tikin í einum skipi, kann tað merkja, at skipið verður hildið aftur, til reiðarin hevur veitt peningaliga trygd fyri teimum skyldum, hann hevur samsvarandi sjórættarkrøvunum. Hýrur koma undir fremstu sjórættarkrøvini. Arrest kann bert fremjast beinleiðis mótvegis tí reiðarinum, sum er skrásett at eiga skipið, men sjálv hýrukrøvini verða sett fram móti tí reiðara, sum hevur sett í starv manningina, ið eigur krøvini.

Sjóveðrættur

Sjóveðrætturin er tryggin, sum sambært sjólógini er í skipinum, mótvegis skuldarum, í fyrsta lagi fyri hýrukrøv hjá manningini. Sjóveðrætturin er altíð galdandi í minst eitt ár frá tí, at ein skuld/eitt krav kann dagfestast, og sjóveðrætturin er galdandi, sjálvt um skipið skiftir eigara í gildistíðini.

**TÍN TRYGD
- ER TÍN ÁBYRGD!**

Eru landgonguviðurskiftini trygg ?
Nýtir tú persónliga trygdarútgerð ?
Er bjargingarútgerðin tøk og í lagi ?

Halda tit bjargingar- og brandvenjingar regluliga?
Yvirheldur tú kravdu hvílutíðina ?

**- eisini vit vilja,
at tú ert trygg/-ur!**

SJÓVINNUSTÝRIÐ
FAROESE MARITIME AUTHORITY

Sjóvinnustýrið . Inni á Støð 22 . Postrúm 28 . 370 Miðvágur . Tlf 35 56 00 . Fax 35 56 01 . Teldupostur fma@fma.fo . Heimasíða www.fma.fo

NordikPENSJÓN

Alt, sum tín pensjón eigur at vera

BANKNORDIK

Við NordikPensjón taka vit atlit til, at tú sum brúkari setir krøv til gjøgnumskygni og dygd. Og við NordikPensjón er tað leikandi lætt: Tú fært eitt greitt yvirlit í Netbankanum, har allar upplýsingar eru tøkar. Tú fært eina pensjón, sum tú hevur ávirkan á, og pensjónspakkin verður settur saman eftir tinum ynskjum og lagaður til júst tín tørv.

0 krónur til umsiting

NordikPensjón er landsins bíligasta pensjón. Og við Nordik360+ ella Nordik360Premium fara 0 krónur til umsiting.

1 stað til tíni figgjarviðurskipti

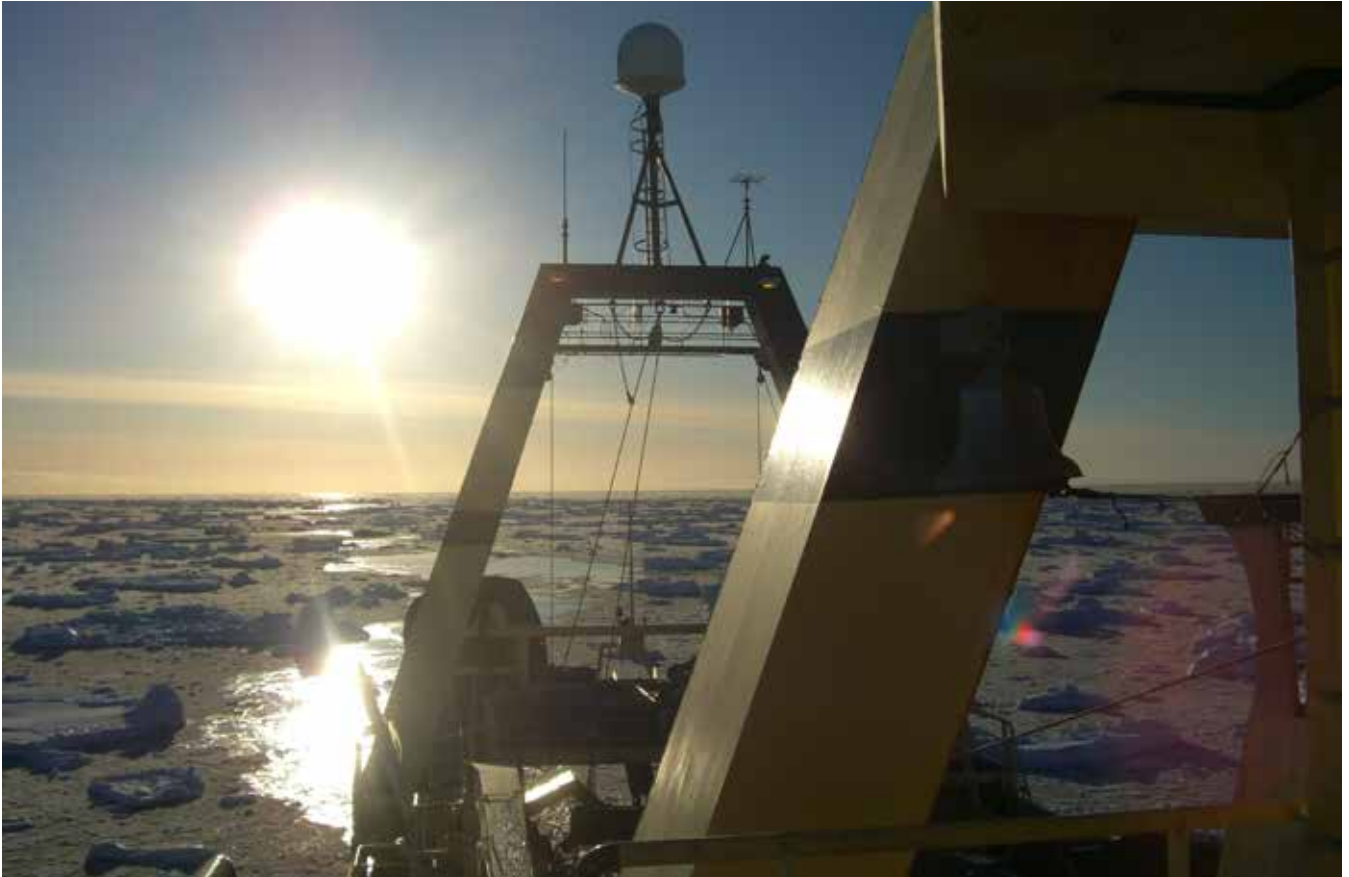
Tín pensjón er partur av eini heild. Við NordikPensjón fært tú tí betri yvirlit yvir tíni samlaðu figgjarviðurskipti og betri heildarráðgeving.

2 pensjónir eru ikki líka

Vit eru ikki líka, og tí eiga okkara pensjónir ikki at vera líka. NordikPensjón verður samansett til tín og tín tørv.

➤ Vælkomin til NordikPensjón
www.banknordik.fo/pensjon





Upp gjøgnum tíðirnar eru fleiri menn bráðliga horvnir av skipi á miðjum havi. Illgruni er um, at fleiri teirra hava tikið seg av døgum orsakað av happing.

Happing umborð á skipi er ein trupulleiki

Tað er ein rukka umborð á hvørjum skipi, verður mangan sagt, og so verður flent. Men veruleikin er nógv álvarsamari, enn at tú bara kanst seta teg at flenna eftir happing. Happing kann hava álvarsamar avleiðingar.

Í Føroyum er spurningurin um happing umborð á skipi ongantíð tikin upp av álvara. Ongar veruligar royndir eru gjørdar til tess at fyribyrgja happing.

Happing snýr seg ikki um einstøku førini, har nýggjur ungur sjómaður verður sendur upp á brúnna eftir góðgæti. Happing er tað, tá ungi sjómaðurin - ella eldri sjómaðurin fyrri tann saks skuld - umaftur og umaftur verður fyrri ágangi av ymsum slag.

Í londunum kring okkum verður happing til sjós tikin í størsta álvara. Evropiska felagið fyri reiðaríir, The European Community Shipowners Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF), sum Fiskimannafelagið er limur í, hava gjørt eitt felags álit, sum hevur til endamáls at koma happing umborð á skipum til lívs. Í álitinum verður happing gjørd upp í fleiri pørtum.

Dømi um plágan/arging

Hvat er plágan/arging, verður spurt í álitinum. Semja er um, at tað er eitt slag av happing. Tað er at gera seg inn á ein persón, fyrri at gera umhvørvið hjá viðkomandi niðursetandi, hótandi, figgindaligt, eyðmýkjandi og so framvegis. Nøkur av dømunum, sum ECSA og ETWF nevna í sínum álit, eru:

- insinuering, gjældur/háðan, fúlar ella kynsdiskriminerandi/rasistiskar/ mannahatskar skærnur og viðmerkingar
- óforskammaðar útsagnir ella gjældur/háðan av fólki við breki
- viðmerking um útsjónina hjá einum persóni, útsøgn, sum kann særa viðkomandi
- óynskt uppmærsemi sum nýsning, elting, yvirdrivið vinarlig framferð ella óynskt verbalt ella likamligt samband
- óynskt kynsliga insinuerandi, figgindaligt ella persónligt átrokandi telefonuppringingar, sms - boð, teldupostar, boð á sosialum miðlum, fax ella brøv
- órættvíst, átrokandi og áhaldandi spurningar um aldurin hjá einum persóni, um viðkomandi er giftur, privatlív, kynslig áhugamál/sannføring ella líknandi spurningar um etniskan uppruna
- óynskt kynslig átrokan ella áhaldandi áheitanir um stevnumøti-ella hóttanir

Í álitinum verður sagt, at happing er eitt slag av plágan og arging, sum vit hava givið dømi um omanfyri. Úrslitið er eitt arbeiðsumhvørvi, har eitt ella fleiri fólk eru í vanda fyri at



Happing kann gera tað óliviligt umborð á skipi. mynd: tilvildarlig

uppliva ótta og keðiligheitir orsakað av framferðini hjá einum ella fleiri fólki. Happing hevur mangan vald- og valdsmisnýtslu við sær, og heldur mangan á í langa tíð. Tað kann kennast sum hevnd, óndsinnað framferð og beinleiðis ræðuligt.

Nøkur dømi aftrat

- munnligar ella likamligar hóttanir ella ókvæmisorð sum til dømis at rópa ella banna eftir starvsfeløgum, annaðhvørt alment ella privat. Eisini at koma við niðurstøðum útsagnum og viðmerkingum
- persónlig æruskemming
- baktaling ella gjældur gjørdur úr evni hennara ella hansara bæði privat og meðan onnur eru til staðar
- útbreiðsla av óndsinnaðum sleygi um ein persón
- endaleysur kritikkur uttan orsök
- útiloking frá fundum og sosialari samveru

ECSA og ETF (eins og ITF, sum er International Transport Workers Federation) nevna eisini fleiri onnur dømi, sum koma undir happing. Feløgin meta, at elektronisku miðlarnir hava økt møguleikan hjá happarum at happa ella at plága (chikanera).

European Community Shipowners' Associations og European Transport Workers' Federation rópa happingina á elektronisku miðlum nethapping ella "cyberhapping". Ágangandi og óynsktar viðmerkingar, tekningar ella hóttanir, æruskemmandi teldupostar og sms-boð, sum minna um nethapping.

"Neyðugt er tískil hjá fyrítøkum, tað kunnu vera reiðarí og umborð á einstøkum skipum, at gera mannagongdir, sum millum annað forða fyri slíkari happing," siga tey feløgin.

Føroya Fiskimannafelag

Í løtuni hevur Fiskimannafelagið ongantíð beinleiðis politikk ella nakra skipaða mannagongd, sum snýr seg um happing umborð á skipi. Men tað kemur fyrri, at felagið kemur inn í myndina, tá menn eru farnir til hendurs umborð.

"Tá velja vit at hjálpa monnunum, sum líða órætt. Men tað er ikki altíð so lætt at vita, hvønn vit skulu verja, um talan er um tveir limir hjá okkum. Hetta hendir ikki ofta, men tað er komið fyrri nakrar ferðir seinastu árin, og tá hava vit útvegað báðum monnunum sakkførarahjálp, um teir hava ynskt tað. Vit hava eitt mál koyrandi í løtuni, sigur Jan Højgaard.

Formaðurin í Fiskimannafelagnum vísir ikki aftur, at málini, sum felagið hevur arbeitt við seinnu árin, kunnu stava frá happing.

- Hetta hava verið harðskapsmál, har alkohol onkuntíð hevur verið uppi í, men stríðið kann upprunaliga væl stava frá onkrum slagi av happing, sigur Jan Højgaard.

Tey 20 árin, sum Jan Højgaard var til skips, var hann vitni til fleiri dømi um happing. So hann er greiður yvir, at happing veruliga er ein trupulleiki umborð á skipum.

- Vit eiga at arbeiða fram ímóti, at øll trívast umborð á skipi. Happing eigur ikki at finna stað. Tí hevði tað verið rætt at havt ein politikk umborð á skipum, sum roynir at fyrbyggja happing, til dømis við hasum álitinum, sum ECSA og ETF hava gjørt, sigur Jan Højgaard.

Hann heldur, at hóast happingin kanska ikki er so útbreidd í dag sum fyrri 30 árum síðan, so eigur øll happing at steðgast. Og í tí sambandinum kann álitnið hjá ECSA og ETF vera eitt gott amboð.

Føroya Reiðarafelag hevur heldur ongan yvirskipaðan leist at ganga eftir, tá tað snýr seg um happing. Men stjórin í Reiðarafelagnum, Herálvur Joensen, er til reiðar at taka málið upp saman við manningarfeløgnum.

- Nú havi eg varhugan av, at happingin ikki er ein so stórus trupulleiki í dag, sum vit hava hoyrt um fyrr. Men trupulleikin skal als ikki vera har, fólk skulu hava tað gott á arbeiðsplássinum. Annars hevur skiparin eisini eina ábyrgd av, at fólk verða væl viðfarin umborð, og eg trúgvi, at teir gera sítt besta, sigur Herálvur Joensen.

Hann heldur, at álitnið hjá ECSA og ETF er eitt gott útgangsstøði.

Happing kann millum annað føra til Post Traumatiskt Stress, og tað kann aftur føra til, at fólk taka seg av døgum, tó at tað er trupult at prógva tað, sigur Annbjørg á Høvdanum, sálarfrøðingur.

Happing kann hava gjørt enda á monnum



- Tað ber illa til at prógva tað, men illgruni er um, at fleiri av teimum monnum, sum bráðliga eru horvnir av skipum, hava verið fyri happing, sigur Annbjørg á Høvdanum, sálarfrøðingur.

Ongin kanning er gjord burturav um happing umborð á skipum. Men í eini kanning, sum Annbjørg á Høvdanum, sálarfrøðingur, hevur gjørt um heilsustøðuna hjá sjómonnum, eru nøkur áhugaverd tøl, ið stava frá einari aðrari kanning frá 2001-2003. Har varð nomið eitt sindur við happing umborð á skipum.

100 sjómenn vórðu spurdir, um teir á seinasta túrinum vóru varugir við, at nakar av manningini var happaður. 28 svaraðu "ja" og 71 svaraðu "nei". Ein svaraði ikki.

- Tølini vísa, at vit hava nógva happing. Um tað er nógv í mun til á landi, tað veit eg ikki. Men tað kann hava ógvusligari ávirkan at verða happaður umborð, tí tú fært ikki farið heim. Tú kanst ikki rýma. Tú noyðist at vera saman við happarannum, sigur Annbjørg á Høvdanum.

Eyðkenninni hjá einum happaðum er ótryggleiki og ótti. Og ert tú nýggjur umborð, torir tú illa at spyrja, tí tú kanst vænta eitt ófantaligt svar.

- Tað verður kanska kravt, at tú dugir alt beinanvegin. Ná, dugir tú ikki hatta, kann verða spurt. Sum heild kann talan vera um óvirðiliga fram-

ferð móti øðrum. Verður ein slíkur persónur valdur út, endar tað skjótt við veruligari happing, heldur Annbjørg á Høvdanum.

Ein tílíkur persónur torir illa at spyrja, tí hann alla tíðina er bangin fyri kritikki. Sjálvsvirðið lækkar, hann verður strongdur, og kann missa svøvnin.

- Ótti og tunglyndi er tað mest eyðkenda tekinið, men tú kanst eisini fáa líklig árin, til dømis kanst tú gerast knýttur og ganga við støðugari høvuðpinu, sigur Annbjørg á Høvdanum.

Skipta arbeiði

Annbjørg á Høvdanum vísir á, at flestu teirra, sum verða happað, finna sær annað arbeiði. Tey megna snøgt sagt ikki happingina.

- Í vánaligum tíðum kann tað vera truplari hjá einum, sum verður happaður, tí hann torir illa at siga arbeiðið frá sær. Hann finnur seg longri í støðuni, tí hann hevur tørv á lönini. Ein happaður umborð á sonevndu gullbátunum (bara eitt dømi) heldur ivaleyst longri út, tí hýran er so góð. Og tað kann eisini hugsast, at við-

komandi beinleiðis dámar arbeiðið hjá sær. Hjá slíkum tekur tað longri tíð at koma burtur frá happingini, heldur hon.

Annbjørg á Høvdanum vísir eisini á, at varandi happing kann enda við PTSD (Post Traumatisk Stress Disorder).

- Tað er ilt at siga við vissu, men hildið verður, at fleiri av teimum førum, har menn bara eru horvnir av skipi á víðum havi, hava gjørt enda á sær orsakað av happing. Vit vita jú eisini um menn, sum ongantíð eru farnir til skips aftur, og sum eru vorðnir óarbeiðsførir fyri lívið orsakað av happing, sigur Annbjørg á Høvdanum.

Men hvat fær fólk at happa?

- Ja, tað kann vera ymiskt. Tað kann vera onkur, sum sjálvur hevur lágt sjálvsvirði, sum vil hevda seg við at happa onnur. Í øllum førum ber til at siga, at tað er ein roynd at hevda seg. Og so kann tað eisini vera beinleiðis óndskapur, heldur hon.

Fær hon stuðul til tað, ætlar Annbjørg á Høvdanum undir at arbeiða meira við millum øðrum happing umborð á skipum. Enn er tað kortini ikki avgjørt við vissu.

ver



Nú kanst tú
skifta til **ver**
uttan at skifta
nummar

Tosa frítt í Evropa



Fría talan verður víðkað til at fevna nærum **alt Evropa**. Prísurin er hin sami. Tað merkir, at fyri einans 297 krónur um mánaðin kanst tú tosa til, frá og í nærum øllum Evropa, akkurat sum tú vilt.

Alsamt fleiri føroyingar ferðast til heitari lond í Suðurevropa í síni summáfrítíð. Hjá **ver** vilja vit fegin gera ferðina uppafur hugaligari og lættari, so tú kanst taka fartelesfonina við og brúka hana, uttan at hugsa um telefonrokningina.

Tað er eingin munur á, um tú situr á Eiði og ringir til Sumbiar ella til London, ella um tú gongur í Barcelona og ringir heim.

Við **Fríari talu frá ver** er tað munandi lættari at ferðast. Men tað eru ikki bara tey, sum ferðast, ið fáa ágóðan. Tí tað er eisini frítt at ringja úr Føroyum til londini í Norðurlondum og í nærum øllum Evropa. Ländamørkini eru burtur, og tú tosar sum heima til Evropa ella í Evropa, sí lond á ver.fo.

Hevur tú Fría talu, nýtist tær einki gera fyri at fáa hendan nýggja ágóðan. Hevur tú eitt av hinum haldunum hjá **ver** ber sjálvandi til at broyta haldið á ver.fo. Eisini um tú hevur hald hjá øðrum veitara, og eisini uttan at skifta nummar.

ver mitt í verðini!

40 fingur prógv

19 skipsførarar, 17 maskinmeistarar og fýra skiparar fingur fríggjadagin 26. juni prógv síni handað á Vinnuháskúlanum í Havn.

Skálin á Vinnuháskúlanum var sum altíð, tá próvhandan er, stúgvandi full av fólk, mest avvarandi hjá nýklæktu

yvirmonnunum – ongin kvinna var í hópinum hesaferð.

Wilheilm E. Petersen, stjóri á Vinnuháskúlanum, helt eina vælkomstrøðu og gav síðani orðið til Magna Arge, formann í Oljuvinnufelagnum, sum var gestarøðari í ár. Eisini hildu Annfinnur

Garðalíð, formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, og Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum, hvør sína røðu, og umboð fyri næmingarnar hugleiddu og takkaðu fyri tíðina á skúlanum.



Skipsførarar:

Hans á Lag Jacobsen
Tórfinnur Nielsen
Signar Petersen
Siggert Johansen
Poul Hallur Davidsen
Martin Heldarskarð

Kristian Jóhannis Thomsen
Høgni Vesturdal
Benjamin Nielsen
Pauli Poulsen
Kári Groth Danielsen
Jonathan David Gaardlykke
John Meinhard Jarnfoss

Jógvan Edvard Lindenskov Joensen
Janus Ortind
Jákup Pauli Jónsson
Jákup Johansen
Dann Dam Clementsen
Levi Jakobsen

Hans á Lag Jacobsen og Jonathan David Gaardlykke vanta á myndini.

Virðislønir:

1. Signar Petersen, gullur frá A. P. Møller
2. Janus Ortind, klokkusetur frá Tryggingarfelagnum Føroyar
3. John Jarnfoss, lummaur frá Antares

Ídnisvirðisløn:

Benjamin Nielsen, ur, knív og pennasett frá Søfartens Ledere.



Skiparar:

Lýðar Christiansen
Jan Vestergaard

Flemming Gullaksen
Ronni Svalbard

Virðislønir:

Jan Vestergaard, kikari frá p/f Thor



Maskinmeistarar:

Fróði Gotfred Limberg Joensen
Jóannes Poulson Niclasen Viðbjørg
Jónas Birgirsson Syderbø
Theodor Thomassen
Sjúrður Rúnason Nielsen

Niels Holm Biskopstø
Karstin Danielsen
Kári Kjelnæs Vitalis
Hanus Holm Stórhamar
Villiam Dam
Teitur Strøm

Høgni Jensen
Fríði Dam
Jaspur Tausen
Sverri Danielsen
Áslakk Jacobsen
Jóhan Guðjónsson

Virðislønir:

1. Fróði Godtfred Limberg Joensen, farteleson frá Suðuroyar Sparikassa.

2. Teitur Strøm, mátitól frá Maskinmeistarafelagnum.
3. Áslakk Jacobsen, lummaur frá Antares.

Ídnisvirðisløn:

Jaspur Tausen, gullur frá A. P. Møller.



Signar Petersen, skipsførari, høgrumegin, hevði hægsta próvtalið hjá navigatørunum, og fyrri tað fekk hann ein barograf í virðisløn frá Føroya Skipara- og Navigatørfelag. Annfínnur Garðalið, formaður í felagnum, handaði virðislønina. Ímillum teirra, aftanfyrri, sæst Wilhelm E. Petersen, stjóri á Vinnuháskúlanum.

Leiðandi reiðarí í norðurhøvum

Tróndur í Gøtu Finnur Fríði

Jupiter Tummas T Saksaberg

VARÐIN

P/F Varðin | Garðabrekka 4 | FO-510 Gøtu | Tlf: 610600
Faks: 441650 | vardin@vardin.fo | www.vardin.fo

ESÍO VARDIN

Tú ringir vit heinta

Telefon 41 42 43



Gev spilloljuni nýtt virði



IRF · Telefax: 41 42 44 · FO-520 Leirvík · irf@irf.fo



Annfinnur Garðalíð møtti persónliga upp í Løgtingsins vinnunevnd við hoyringssvarinum til ætlaðu broytingarnar í loðslógini. Úr vinstri eru tað Bjørt Samuelsen, vinnunevndarlimur, Anna Rein, nevndarskrivari, Alfred Olsen, formaður í vinnunevndini, Janus Rein, vinnunevndarlimur, Annfinnur Garðalíð og Kári P. Højgaard, vinnunevndarlimur.

Loðslógin er óbroytt

Annfinnur Garðalíð, formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, hevði feigin viljað, at loðskrøv-
ini til føroyskar skiparar vórðu linkað enn meira, enn uppskotið hjá vinnumálaráðharranum
legði upp til. Tá avtornaði tók vinnumálaráðharrin uppskotið aftur.

Loðslógin, sum kom í gildi fyri góðum trimum árum síðani, hevur verið nógv útskeldað fyri at vera alt ov strang, tá tað snýr seg um føroyskar skiparar.

Tí harmar tað Annfinn Garðalíð, formann í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, at ætlanin um at linka krøvini varð av ongum á hesum sinni. Johan Dahl, vinnumálaráðharrin, hevði annars lagt uppskot um hetta fyri tingið, har tað hevði verið til fyrstu viðgerð og var farið í vinnunevndina, áðrenn hann boðaði formansskapinum í Løgtinginum frá, at uppskotið bleiv tikið aftur. Væntast kann tó, at uppskotið ella ein broytt útgáva av tí verður lagt fram aftur í heyst.

Men stóð tað til Annfinn Garðalíð, varð loðsskyldan linkað enn meira mótvegis føroyskum skiparum, enn uppskotið hjá Johan Dahl legði upp til. Tað gjørdi hann eisini greitt í hoyringssvarinum, hann náddi at lata vinnunevndini, áðrenn uppskotið varð tikið aftur.

Vantandi álit

Eftir uppskotinum hjá Johan Dahl skuldu útlendsk fiskiskip við føroyskum skipara og føroysk handilsskip við føroyskum skipara sleppa undan at taka loðs.

- Tað undrar meg, at føroyskir skiparar á útlendskum handilsskipum ikki eisini finga loðsfritøku í uppskotinum, tí hesir sum oftast hava fleiri ára siglingstíð eru væl sagtans eins væl fyri at sigla í føroyska havn uttan loðs og føroyskir skiparar á útlendskum fiskiskipum, sigur Annfinnur Garðalíð. Í hoyringsskrivinum leggur hann til grund fyri sínum sjónarmiði, at føroyskir skiparar á útlendskum farmaskipum hava viðkomandi vinnubræv, sum uttan avmarkingar er latið av føroyskum myndugleika, at føra skipið. At skiparin hevur neyðuga førleikan at føra skipið. At sami skipari uttan avmarkingar kann sigla til fleiri útlendskar havnir uttan at skula taka loðs. At fleiri føroyskir skiparar sigla framvið allari tí norsku strondini uttan avmarkingar. Og at sjó- og havnakort verða rættað so hvørt, og at broytingarnar verða kunngjördar um allan heim, eins og MRCC sendir dagfóringer út umvegis NAVTEX

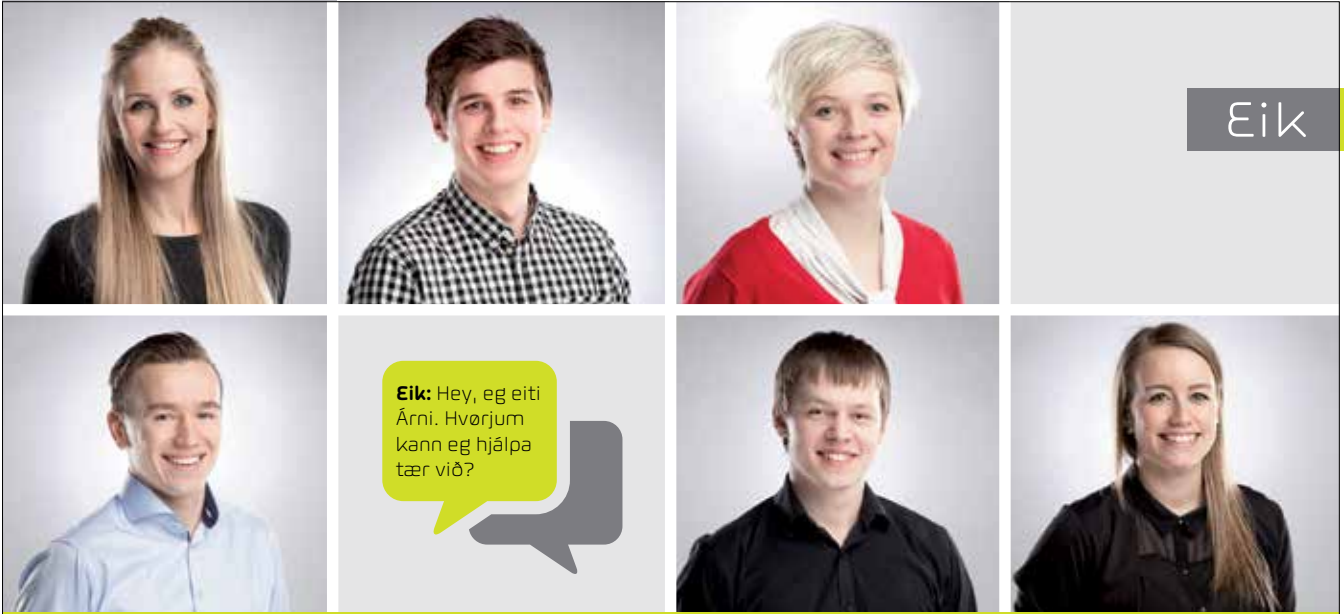
- Tað sum undrar okkum í hesum sambandinum er, at føroysku myndugleikarnir eftir øllum at døma ikki hava sama álit á føroyskum skiparum sum útlendskir myndugleikar hava, sigur Annfinnur Garðalíð.

Krøv til útbúnað

Meðan hann sostatt heldur, at loðsskyldan verður ov lítið linkað eftir uppskotinum hjá Johan Dahl, heldur formaðurin í Føroya Skipara- og Navigatørfelag at krøvini til loðsútbúnaðin eru alt ov lin í lógini.

- Lógin krevur, at loðsar hava útbúgving, men ongi krøv eru til eitt nú trygdarútbúnað og loðsbátin. Aðrastaðir er vanligt, at loðsurin er í serligum jakka, ið heldur honum uppi, um hann dettur í havið, og sum hevur ljós og kanska ein AIS-sendara, sum sjálvur fer í gongd, um hann kemur í sjógv.

- Og tá tað kemur til bátarnar, so er tað púra vanligt her heima, at loðsurin verður fluttur umborð við einum vanligum útróðrabáti, og tað er als ikki nøktandi, sigur Annfinnur Garðalíð. Hann vónar, at hoyringsskrivið hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag verður tikið við, tá uppskot aftur verður lagt fram um at broyta loðslógina – ella at felagið verður tikið við upp á ráð í eini nýggjari hoyring.



Kjatta við okkum

Vit eru til reiðar at svara tínum spurningum á Eik-kjattinum millum kl. 9.30 og 16 allar gerandisdagar. Tú finnur leinkjuna til Eik-kjattið á www.eik.fo



Kjatt

www.eik.fo tel. 348000



effo orkar betur...

Við størsta partinum av tangagoymslunum í Føroyum, er Effo høvuðsveitari av orku til føroysku vinnuna. Somuleiðis tryggja vit orku til húsarhaldini og stovnar. Kring landið eru 14 av 24 bensinslústøðum í okkara kervi.

Skipini bunkra hjá okkum í best útgjørda terminali í Norður-atlantshavi. Og hvørja ferð eitt flogfar lyftir seg upp frá vøllinum í Vágum, hevur tað frammunundan tikið brennievni frá okkum.

Tel 34 35 00 www.effo.fo





Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum og forseti í NMF, býðð vælkominn á ráðstevnunna, sum varð hildin í Fællessalen á Christiansborg.

Áhugaverd ráðstevna um útbúgving

Norðurlensku maskinmeistarafeløgini settu útbúgving og gransking á breddan á ráðstevnu á Christiansborg

Fremstu umboðini fyri norðurlensku sjóvinnuútbúgvingarnar, sjóvinnugranskingina og sjóvinnumyndugleikarnar tóku lut, tá, NMF, sum er norðurlenska samstarvið millum maskinmeistarafeløg, 20. apríl skipaði fyri ráðstevnu um sjóvinnuútbúgvingar og sjóvinnugransking á Christiansborg í Keypmannahavn.

Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum, er í lýtuni forseti í NMF, og eftir at hann hevði boðið

vælkomin, helt Esben Lunde Larsen, sum tá var framsøgufólk í útbúgvingar- og granskingarmálum fyri flokkin Venstre, eina vælkomstrøðu. Hann er síðani vorðin útbúgvingar- og granskingarmálaráðharri í nýggju stjórnini hjá Lars Løkke Rasmussen.

Tungvektarar

Tey, ið høvdu framløgu, vóru Martin Jes Iversen, lektari PhD, frá Copenhagen Business School, Ted Bågfeldt, verk-

frøðingur og forstandari á sjóvinnu-háskúlanum við Linné-universitetið í Kalmar í Svøríki, Jørgen Juncher Jensen, dr.techn, professari við Danmarks Tekniske Universitet og professari við Norges Tekniske og Naturvidenskabelige Universitet í Trondheimi, Olav Akselsen, stjóri í Sjøfartsstyrelsen Norge, Birgit Sølling Olsen, varastjóri í Sjøfartsstyrelsen Danmark, og Hans Johannes á Brúgv, stjóri í føroyska Sjóvinnustýrinum og í Føroysku Altjóða Skipaskránni, FAS.



Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnustýrinum og FAS, greiddi frá, at tilgongdin til føroysku sjóvinnuútbúgvingarnar hevur verið framúr góð seinastu tíggu árin, men orsakað av ógvusliga fallinum í skipatalinum í føroyska fiskiflotanum hava føroysk sjóvinnulesandi trupult við at fáa siglingstíð.

“ - Tí eru tað fleiri, ið verða liðug við eina sjóvinnuútbúgving, men ikki sleppa í sjóvinnuna kortini ”

HANS JOHANNES Á BRÚGV.

Fyri føroysku luttakararnar – nevndin í Maskinmeistarafelagnum – hevði útbúgvingarparturin av nýskipanarætlanini í norsku sjóvinnuni helst størstan áhuga saman við framløguni hjá Hans Johannes á Brúgv. Norsku ætlanirnar eru umrøddar í aðrari grein her á síðunum.

Lønin dregur

Hans Johannes á Brúgv greiddi frá um menningina av kørmunum um føroysku sjóvinnuna, og gjørdi eisini nógv burtur úr útbúgvingarstøðuni, sum hann kennir serliga væl frá síni stjóratíð á Vinnuháskúlanum frá 2004 til 2012.

Hann greiddi frá, at tilgongdin til føroysku sjóvinnuútbúgvingarnar, serliga maskinmeistaraútbúgvingina, hevur verið framúr góð seinastu



Esben Lunde Larsen helt vælkomsrøðu. Tá var hann framsøgufólk hjá Vinstra í útbúgvingar- og granskingarmálum. Síðani er hann vorðin útbúgvingar- og granskingarmálaráðharr í nýggju dansku stjórnini.



Anna Borg Dahl, ráðgevi í Vinnuáráðnum, og Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnustýrinum.



Nevndin í Maskinmeistarafelagnum á gitnu trappuni inni á Christiansborg. Úr vinstru eru tað Regin Olsen, Páll Hansen, John Højsted og Jóan Petur Patursson. Jóhan Weihe var ikki við á danmarkarferðini.



Martin Jes Iversen, lektari PhD, frá Copenhagen Business School.



Ted Bågfeldt, verkfrøðingur og forstari á sjóvinnuháskúlanum við Linné-universitetið í Kalmar í Svøríki.

tíggju árin, og gav positivu broytingarnar í løn og arbeiðstíð æruna fyri góðu gongdina. Hann vísti á, at støðugt fleiri føroyingar arbeiða í norsku sjóvinnuni, har lønarlagið er væl hægri enn her heima.

Men orsakað av ógvusliga fallinum í skipatalinum í føroyska fiskiflotanum seinastu árin hava føroysk sjóvinnulesandi trupult við at útvega sær neyðugu siglingstíðina og praktiskar royndir.

- Tí eru tað fleiri, ið verða liðug við eina sjóvinnuútbúgving, men ikki sleppa í sjóvinnuna kortini, segði Hans Johannes á Brúgv.

Arbeiða á landi

Sum dømi nevndi hann, at 56 prosent av teimum, sum í 2012 vórðu lidnir sum maskinmeistarar, ikki høvdu nóg mikið av siglingstíð til at fáa sjóvinnubræv. Fyri maskinmeistararnar er hetta tó ikki nøkur vanlukka, tí við teirra pappírurum kunnu teir eitt nú arbeiða bæði sum elektrikarar og elinstallatørar á landi, og nógvir føroyskir maskinmeistarar eru farin í slík stovr í Noregi.

Men vantandi siglingstíðin og tann sannroynd, at meginparturin av teimum, sum fáa sjóvinnubræv, fara út at sigla, merkir so, at tað er stórt trot á maskinmeistarum í Føroyum, og tí er trýstið á Sjóvinnustýrið stórt at lata undantaksloyvi til fólk, sum hava royndir, men ikki neyðugu pappírini

Herdar reglur

- Vit hava tó hert reglurnar fyri undantaksloyvi nóg, og avleiðingin av tí er, at fiskiskíp, serliga línuskíp, til tíðir mugu liggja, tí tey fáa ikki fólk við neyðugu pappírurum at gera maskintænastu, segði Hans Johannes á Brúgv.

Stjórin í Sjóvinnustýrinum vantaði tó, at trupulleikarnir við vantandi siglingstíð fara at hvørva, nú nýggj aspirantútbúgving, har sjóvinnunæmingar fáa siglingstíð, meðan teir taka útbúgvingina, verður sett á stovn í Føroyum.



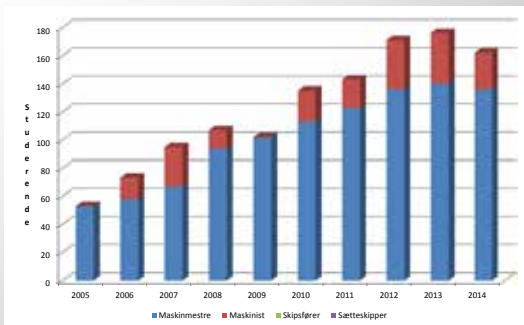
Jørgen Juncher Jensen, dr.techn, professari við Danmarks Tekniske Universitet og professari við Norges Tekniske og Naturvidenskabelige Universitet í Tróndheimi.



Birgit Sølling Olsen, varastjóri í Søfartsstyrelsen Danmark



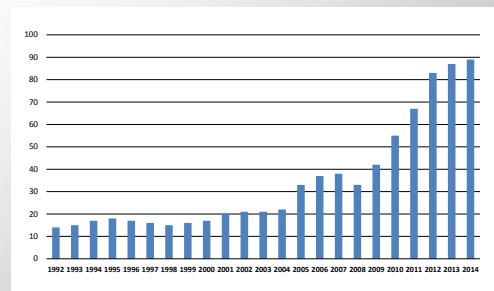
Antal maskinmester-/maskinistuderende på Færøerne



Kilde: Vinnuháskúlin, (egen tilvirkning)



Registrering i FAS (1992-2014)



Kilde: Sjøvinnustyrnið



Hans Johannes á Brúgv vísti í síni framløgu stóru tilgongdina til maskinmeistarautbúgvingina í Føroyum.

FAS hefur av álvara tikið dik á seg seinastu árin, greiddi Hans Johannes á Brúgv frá. Síðani 2008 er talið av skrásettum skipum í FAS nærum trífaldað. 89 skip vóru í skránni við árslok.



- Okkara ynski er, at útbúgvingarnar bæði í Norðurlondum og í heimshøpi eru so líkar sum gjørligt, tí vit vita, at sjófólk virka óbundið av tjóðskapinum, sum flaggið á hekkuni hevur, og útgangsstøðið er tí, at tað eru altjóða reglur, sum skulu vera grundstøðið, segði Olav Akselsen, stjóri í Sjøfartsstyrelsen Norge, í síni framløgu á ráðstevnuni á Christiansborg.

Norðmenn hækka støðið

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum fegnast um, at norðmenn nú vilja hava teirra maritimu útbúgvingar á sama støði sum í hinum stóru Norðurlondunum.

Norðmenn hava nú sett sær sum mál at hækka útbúgvingarstøðið.

Hetta kom fram undir framløguni, sum norski sjóvinnustjóri Olav Akselsen hevði, tá norðurlenska maskinmeistarafelags-samstarvið NMF helt ráðstevnu á Christiansborg í Keypmannahavn 20. apríl. Evnið á ráðstevnuni var norðurlensk sjóvinnuútbúgving og –gransking.

- Fyri meg var hetta gleðiligasti boðskapurin á ráðstevnuni, tí Sjóvinnustýrið og Vinnumálaráðið hyggja næstan bara eftir Noregi. Higartil hevur tað ikki tænt førleikastøðinum her heima, men nú kemur kanska vend í, sigur Páll Hansen.

Norsk nýskipan

Olav Akselsen, stjóri í Sjøfartsstyrelsen Norge, greiddi frá nýggju norsku sjóvinnuætlanini, sum norska stjórnin sjósetir í summar. Ætlanin er víðfevnd og hevur til endamáls at nýtímsgera alt tað maritima økið í Noregi og gera mannagongdir og samskipti millum vinnu og myndugleikar einfaldari og smidligari. Sjóvinnuútbúgvingarnar eru eisini umfataðar av nýskipanarætlanini, og tó at norski sjóvinnustjóri ikki væntaði, at norsku førleikakrøvini – og harvið útbúgvingarstøðið – fara langt upp um galdandi STWC-krøv, so legði hann dent á, at norsk sjóvinna skal liva upp til altjóða standardir, og

hann viðgekk, at norsk sjófólk sambært norskum reiðarum í dag ikki eru á sama stigi sum til dømis svensk dansk og føroysk sjófólk, tá tað ræður um útbúgvingarstøði.

Hann greiddi frá, at norsku sjóvinnuútbúgvingarnar eru truplar at stýra orsakað av eini serstakari útbúgvingarskiðvenju, har tey flestu fyrst byrja at sigla og síðani taka útbúgvingina so við og við á teimum nógvu og ymisku lokalu sjóvinnuskúlunum í Noregi. Hesir verða ríknir av regionalum felagsskapum og fylkiskommununum. Tískil hava flestu norsku yvirmenninir eina praktiska tilgongd til sjóvinnuna og færri eina teoretiska tilgongd.

Skulu líkjast

Olav Akselsen legði dent á, at sjóvinna er ein altjóða vinna, og tí skulu førleikarnir kunna brúkast allastaðir

- Eigararnir av norsku sjóvinnuskúlanum hava eitt felags ynski um, at tað skulu verða færri útbúgvingarstovnar, men øll halda, at tað er grannin, sum skal steingja sín skúla. Tí er ikki so nógv, sum týðir á, at har fara at henda stórvegis broytingar á tí økinum.

- Men vit síggja positivt uppá eitt norðurlandskt samstarv, bæði form-

ligt og óformligt, har vit kunnu møtast og kjakast um, hvat vit í felag kunnu gera á hesum økinum. Okkara ynski er, at útbúgvingarnar bæði í Norðurlondum og í heimshøpi eru so líkar sum gjørligt, tí vit vita, at sjófólk virka óbundið av tjóðskapinum, sum flaggið á hekkuni hevur, og útgangsstøðið er tí, at tað eru altjóða reglur, sum skulu vera grundstøðið. Tí eiga útbúgvingarnar eisini at líkjast, sama hvar tær eru tiknar, segði hann.

Broytt kós

Páll Hansen tekur fult út undir við sjónarmiðnum hjá norska sjóvinnustjóranum.

- Tað er gleðiligt at hoyra, at norðmenn eftir øllum at døma hava broytt meining, tí higartil hava teir hildið seg til absoluttu minstukrøvini í STCW-sáttmálanum. Nú vilja norðmenn so hækka støðið, og vónandi hendir tað sama her heima, tí í løtuni er kósir her hin øvugta, sigur hann.



Luttakarnir uttanfyri Hotel Svendborg, har NMF-fundurinn varð hildin.

NMF-fundur í Svendborg

Dagin eftir ráðstevnuna á Christiansborg helt NMF (Nordiska Maskinförbunds Federationen) sín hálvárliga fund í Svendborg, har limafeløgini kunnaðu um gongdina í fakfeløgnum og á fakøkinum hjá maskinmeistarunum í teimum ymisku londunum.

Á skránni var eisini altjóða samstarv – ITF-ráðstevnan, IMO og annað. Eisini

var keðiliga støðan, har føroyska flaggið er endað á listanum yvir hentleikaflegg, FOC (Flag of convenience). Meira verður at lesa um hetta í næsta Mið og Magn.

Limafeløgini í NMF eru danska Maskinmestrenes Forening, Finlands Maskinförbunds Federation, íslenska VM - Félag vélstjóra og málmæknimanna,

norska DNMF (Det Norske Maskinistforbund), svenska Sjöbefälsförbundet og føroyska Maskinmeistarafelagið.

Páll Hansen:

Setið javnt og samt nýtt fólk við

Føroyskir reiðarar fylgja ikki við tíðini og duga ikki at marknaðarføra skipini sum góð arbeiðspláss. Eitt skip eigur at rekast á sama hátt sum nýmótans fyrirkomulag á landi. Men reiðararnir vilja heldur hava undantaksloyvi til óskikkað fólk enn sjálvi at viðvirka til at seta nýtt fólk við. Tað heldur formaðurin í Maskinmeistarafelagnum.

- Føroyskir reiðarar eiga at hyggja at nýmótans fyrirkomulag á landi, og hvat tær gera fyri at selja seg sum arbeiðspláss. Eg havi enn ongantíð upplivað, at ein reiðari hevur lýst sítt fiskiskip sum eitt nýmótans og gott arbeiðspláss, men tað er sanniliga neyðugt, um tú ætlar at fáa fólk, serliga ung fólk, at velja sjógvinn sum arbeiðspláss. Tað sigur Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum, sum heldur, at reiðararnir á føroysku fiskiskipunum hugsa alt ov lítið um alla tíðina at seta nýtt fólk við.

- Tá tað gongur gott, og inntøkan er óvanliga høg, sum vit síggja tað í uppsjóvarvinnuni nú, so er sjáldan neyðugt at gera tað stóra fyri at fáa fólk, tí tey standa í bíðirøð – eisini fólk við góðum pappírnum. Men tann støðan er sjáldan varandi, og tí mugu reiðarar hugsa longri enn bara til dagin i dag, sigur hann.

Trot á meistarum

Á útbúgvingarráðstevnuni á Christiansborg í apríl, sum er umrødd aðrastaðir her í blaðnum, greiddi Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnustýrinum, frá føroysku trupulleikunum at fáa fólk við rættari útbúgving umborð á føroysku fiskiskipini. Serliga er trupulleikin stórur, tá tað snýr seg um at fáa skikkað

fólk at gera maskintænastu umborð á skipunum.

Sambært stjóranum í Sjóvinnustýrinum er høvuðsorsøkin til trupulleikarnar, at nógv fækkaða talið á fiskiskipum hevur gjørt tað ringt hjá maskinmonnum at fáa neyðugu siglingstíðina har, og at útlendsk arbeiðspláss á landi, serliga í Noregi, við teirra góðu løn og arbeiðsumstøðum í staðin draga føroysku maskinfólkini til sín.

Avleiðingin hevur verið, at reiðarar nærur hava staðið í bíðirøð í Sjóvinnustýrinum at útvega undantaksloyvi til menn, ið skulu mynstra sum motorpassarar, men ikki hava neyðugu pappírini.

Undantaksloyvi

Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum, er ikki ósamdur í, at skipini, har til ber at vinna sær siglingstíð, eru fækkað, og at góð løn í Noregi eisini dregur at sær, men hann heldur tó, at føroysku reiðararnir sjálvir og eisini Sjóvinnustýrið eiga ein stóran part av skyldini fyri, at fiskiskipini hava so ringt við at fáa skikkað maskinfólk.

- Tað eru hvørt ár næmingar, sum koma út frá skúlanum við sera góðum pappírnum, men vantandi siglingstíð. Hesir hava ofta søkt um kjans við føroyskum skipum, men fingið nokt-



- Eg ivist í, um nakað føroysk reiðari innan fiskivinnuna hevur nakra almenna orðaða strategi, vísjón ella starvsfólkapolitikk, so tað ber til hjá síggja, hvussu reiðarið røkir síni sjófólk, sigur Páll Hansen.

andi svar – eisini tá skipið annars hevur lýst eftir fólk í bløðum og útvarpi.

- Tá Maskinmeistarafelagið so hevur spurt hesar reiðarar, hvør orsøkin er, hevur svarið oftast verið, at teir vilja ikki hava hesar meistararnar, tí teir stinga bara í sekkin, so skjótt sum teir hava fingið siglingstíðina. Og so siga teir, at teir bara tosa við Sjóvinnustýrið og fáa so undantaksloyvi til júst tað fólk, teir vilja hava umborð, sigur hann.

Ein mýta

Undantaksloyvini verða typiskt latin fólk við langari siglingstíð, men ikki kravdu útbúgvingini.

- Tað tykist, sum tað er lættari at skapa eina mýtu um, at skikkað fólk ikki fæst, og so er bara at fáa eitt undantaksloyvi. Tað ber enntá til hjá reiðarunum við eit sindur av lobbyarbeiði yvirfyri politiska myndugleikanum at fáa manningarlógina broytta fyri at gera tað heila smidligari. Onkuntíð havi eg hugsað, at Sjóvinnustýrið líkist meira einum manningarkontóri enn einum eftirlitsstovni, sigur Páll Hansen

Hans Johannes á Brúgv segði tó á ráðstevnuni á Christiansborg, at Sjóvinnustýrið hevur hert reglurnar munandi fyri at fáa undantaksloyvi.

Avoldaður hugburður

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum ivast ikki í, at við rætta hugburðinum og viljanum, so hevði trupulleikin við at fáa skikkað fólk verið loystur, ella í øllum førum minkað munandi.

- Eg tosaði fyri kortum við ein skipara, sum riggaði skipið til ein nýggja veiðihátt og ætlaði at seta litaviskar maskinmenn. Eg vísti á, at hann eisini kundi tikið onkran nýklæktan maskinmeistara við, men stutta svarið var, at hann tók ikki lærlingar umborð. Og

her tosa vit altso um fólk, sum oftast hava eina fyra ára lærutíð og trý ár á Vinnuháskúlanum í viðførinum, sigur hann.

Og so er tað grundleggjandi hugburðurin til arbeiðspláss og manning sum er avoldaður og má broytast, heldur formaðurin í Maskinmeistarafelagnum.

- Reiðarar stilla seg bar at rópa upp um, at teir fáa ikki fólk, og so skulu onnur loysa trupulleikarnar. Men hava teir eitt gott arbeiðspláss at bjóða, so

fáa teir eisini fólk. Eg ivist í, um nakað føroysk reiðari innan fiskivinnuna hevur nakra almenna orðaða strategi, visjón ella starvsfólkapolitikk, so tað ber til hjá siggja, hvussu reiðarið røkir síni sjófólk. Øll skip skuldu havt til dømis eina heimasíðu, har tað bar til at lesa um alt hetta og ikki minst um, hvussu fasilitetirnir og liviumstøðurnar eru umborð. Slíkar heimasíður hava at kalla allar fyrirkur á landi, sigur Páll Hansen.

Støðan er álvarsleg, men kortini var tónin góður, tá Annfinnur Garðalíð og Herálvur Joensen hittust til fundar í Vinnuhúsinum fríggjadagin 3. juli. Dagin eftir var samráðingarslitið staðfest og semingsmaðurin boðsendur.



Føroya Skipara- og Navigatørfelag:

Samráðingar slitnaðar

Semingsmaðurin skal nú royna semju millum Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Føroya Reiðarafelag. Maskinmeistararnir eru komnir á mál, men biða eftir úrslitinum hjá navigatørunum, áðrenn sáttmálin verður endaliga skrivaður undir.

Beint upp undir evstamark hjá blaðnum gjørdist tað greitt, at sáttmálasamráðingarnar millum Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Føroya Reiðarafelag ikki bóru á mál, og partarnir samdust um at senda boð eftir Terja Sigurðsson, semingsmanni. Annfinnur Garðalíð, formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, og Herálvur Joensen, stjóri í Føroya Reiðarafelag, høvdu ein stuttan fund í Vinnuhúsinum á Óðinshædd í Havn fyrrapartin hósdagin 2. juli.

Tann fundurin endaði við, at stjórin í Reiðarafelagnum skuldi fara aftur til sítt bakland at vita, um teir heilt ella partvíst vildu ganga undir høvuðskrøvini hjá Skipara- og Navigatørfelagnum.

Teir báðir møttust so aftur í hølunum hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag Yviri við Strond í Havn dagin eftir, 3. juli, har teir bara heilt skjótt kundu

staðfesta, at hvørgin partur var sinnaður at slaka, og tí var onki meira at samráðast um.

Stríð um frádráttir

Stóri knúturin í samráðingunum er spurningurin um, hvørjir frádráttir skulu vera loyvdir, og/ella í hvønn mun teir skulu vera loyvdir.

Meira ítøkiligur hevur Annfinnur Garðalíð ikki hug at vera, nú semingsstovnurin tekur yvir.

- Vit halda, at vit fáa alt ov lítið frá reiðarunum í mun til okkara krøv, sum vit absolutt halda eru rímlig. Vit fáa so lítið, at vit ikki kunnu góðtaka tað, og vit vilja altso ikki geva okkum uttan svørðslag, sigur Annfinnur Garðalíð.

Hann leggur tó dent á, at tó at samráðingarnar at enda slitnaðu uppá høvuðskrøvini, so eru partarnir vorðnir samdir um ymiskt annað, so semingsmaðurin kemur ikki til púra slætt borð.

Maskinmeistarafelagið er liðugt at samráðast og til reiðar at skriva undir ein nýggjan sáttmála, men felagið vil tó biða við at skriva undir, til tað veit, hvussu leikur fer í samráðingunum og nú semingsroyndini millum Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Føroya Reiðarafelag.

Hitt triðja manningarfelagið, Føroya Fiskimannafelag, skrivaði undir sín nýggja sáttmála við Føroya Reiðarafelag 27. mai.

Semingsstovnurin varð tilkallaður mánadagin 6. juli, og dagin eftir høvdu partarnir sín fyrsta fyrirreikandi fund við Terja Sigurðsson. Meira fekst ikki við, áðrenn blaðið fór til prentingar.



Nýtt frálandaskip í flotan

Í fyrru helvt av juni legði nýggjasta skipið hjá Thor – Thor Magni – at landi í Tórshavn á veg til Kanada. Boðið var umborð at síggja skipið, og nýttu nógv hetta høvið.

Talan er um eitt trygdar- og hjálparskip hjá seismikkskipum, sum er smíðað á Besiktas skipasmiðjuni í Turkaland.

Thor Magni er fyrsta av fýra skipum, sum skulu sigla sum hjálparskip hjá norska seismikkfelagnum Petroleum Geo Services (PGS). PGS er eitt altjóða

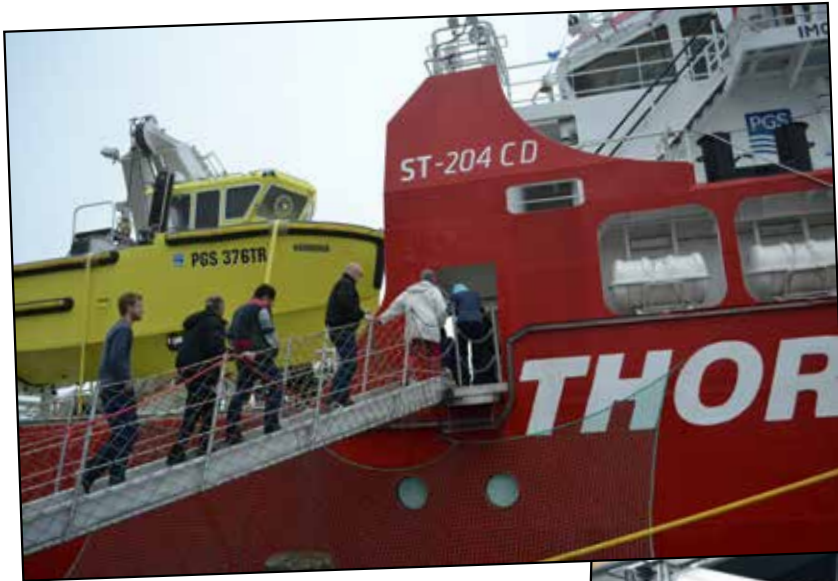
seismikkfelag, sum ger kanningar eftir kolvetni í undirgrundini.

Hetta er fyrsta av fýra nýbygningum, sigur reiðariíð.

Skipini hjá Thor fara eitt nú at sigla við olju og útgerð og verða trygdar og hjálparskip, tá seismiskarkanningar vera gjørdar. Thor gjørdi ein langtíðarsáttmála við PGS í 2012, áðrenn skipini vóru bíløgð, og arbeiðið verður um allan knøttin. Thor Magni fer beint í arbeiði komandi viku.

Tey fýra skipini vera øll eins: 64,4 metrar til longdar og 14,5 metrar til breiddar, og hava alla nútímans útgerð. Tey fýra nýggju seismik-veitingarskipini, sum reiðariíð Thor hevur bílagt, fara at kosta 600 milliónir krónur at byggja.

Skipini verða fíggað við útlenskum kapitali og lántøku hjá Bank Nordic, hevur Hans Andrias Joensen, stjóri í Thor, upplýst.



- Eg veit ekki, um eg skal gráta ella flenna, men tað er út um alt mark, at tað skal taka so langa tíð at finna út av, hvønn tey skulu spyrja, sigur Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum.



Drál í heimsklassa

Tað tók politinum 14 mánaðir at finna út av, hvør umsitur lógina um manning av skipum. Ímeðan er lógin broytt. Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum gevur tó eisini Sjóvinnustýrinum sín part av skyldini fyri jánkasligu viðferðina.

“Skal bert kunna teg um at vit hava móttikið svar frá VØRN. VØRN boðar frá, at tey ikki umsita nevndu lóg um manning av skipum, men at tað er Sjóvinnustýrið. Sjóvinnustýrið fær avrit av málinum í morgin 17.06.2015.”

Soleiðis ljóðaðu boðini, ið Maskinmeistarafelagið 16. juni fekk sendandi í telduposti frá politinum í Havn.

At síggja til ein stutt og greið kunning um gongdina í einum máli, sum Maskinmeistarafelagið hevur meldað til lögregluna.

Um tað ikki bara var tað við tí, at umrødda mál var meldað til politiið 8. apríl í fjør. Tað tók sostatt politinum góðar 14 mánaðir at finna út av, hvør umsitur lógina um manning av skipum.

- Eg veit ikki, um eg skal gráta ella flenna, men tað er út um alt mark, at tað skal taka so langa tíð at finna út av, hvønn tey skulu spyrja, sigur Páll Hansen, formaður í Maskinmeistarafelagnum.

Ólóglig mynstring

Málið snýr seg um línuskipið Klakk úr Klaksvík, sum Maskinmeistarafelagið meldaði fyri ikki at halda lógina um manning av skipum.

Skipið hevði nevnliga 14. februar í fjør mynstrað tveir maskinmenn, hóast hvørgin teirra hevði neyðugu vinnubrøvini. Annar teirra var samstundis eisini mynstraður sum stýrimaður.

Maskinorkan hjá Klakki er 791 kW, men tann eini mynstraði maskinmaðurin hevði bara eitt danskt dugnaskapsprógv sum motorpassari, og tað gevur bert rætt at passa motorar upp til 449 kW.

Hin hevði onki vinnubræv til maskintænastu yvirhøvdur.

Sambært manningarskjalinum hjá Klakki skuldi skipið í minsta lagi vera mannað við einum maskinstjóra við sjóvinnubrævi sum skipsmaskinistur á fyrsta stigi og einum fyrstameistara við sjóvinnubrævi sum skipsmaskinistur á øðrum stigi.

Umhuga sær

Meðan málið hevur ligið hjá politinum, sum altso nú hevur funnið út av, at tað fyri 14 mánaðum síðani vendi sær til skeiva adressu, er manningarlógin broytt, soleiðis at førleikacrøvini til maskintænastu umborð á fiskiskipum nú eru munandi linkað.

- Men tað ger ikki brotið hjá Klakki lógligt við afturvirkandi megi, so vit standa við meldingina. Spurningurin er bara nú, um vit eisini eiga at fara til hægri myndugleika við jánkasligu viðferðini, málið hevur fingið frá myndugleikunum. Hetta má koma undir drál í heimsklassa, sigur formaðurin í Maskinmeistarafelagnum.

Eftir samskiptið millum Maskinmeistarafelagið og politiið 16. juni hevur felagið fingið ein annan teldupost frá politinum, hesaferð frá Lindu Hesselberg, seniorákæra, sum greiðir frá, hví viðgerðin av meldingini av Klakki fekk eina so brongluta viðferð. Hon endar við at skriva, at politiið av somu orsök hevur biðið Sjóvinnustýrið um at skundviðgera málið.

- Tað taka vit til eftirtektar, men tað er heldur ikki bara politiið, ið hevur verið gáløysið í hesum málinum. Sjóvinnustýrið hevur frá fyrstan tíð vita um, at vit høvdu meldað Klakk og átti av sínum eintingum at víst áhuga fyri, hvat bleiv av málinum. Men har hava tey heldur ikki latið við seg koma hesar 14 mánaðirnar, staðfestir Páll Hansen.

peturlarsen.fo

Vit leita eisini
effir maskinsmiðjum
við drúgvum royndum



ERT TÚ OKKARA NÝGGI BAADERMONTØRUR?

Send tína umsókn á www.peturlarsen.fo



BAADER
Food Processing Machinery

fomaco
FOOD MACHINERY COMPANY

MOSCA
STRAPPING SYSTEMS

euskan⁺⁺
FISH HANDLING
SYSTEMS

Bakkavegur 8
530 Fuglafjørður
Tel 775 775
pl@pl.fo
www.peturlarsen.fo

peturlarsen[®]
veitari til fiskiðnaðin síðan 1972



Niels J. Nielsen

Føddur: 1966

Parlagsstøða: Giftur við Deboru, lærara (arbeiðir í verkhúsi). Saman eiga tey børnini Eiri, 9 ár, Artan, 7 ár, Alisiu, 5 ár. Tey búgva í Sørvági.

Starv: Stýrimaður og avloysarskipari við Smyrli

Útbúgving: Skipsførari.

Hvussu heldur tú útlitini vera hjá skipsførarunum:

Hjá heimaflotanum eru útlitini ikki so góð, tí flotin minkar. Annars hevur sæð gott út uttanlands. Og tó, har broytast viðurskiftini hjá norðurlenskum yvirmonnum eisini. Um vit taka A. P. Møller, so eru norðurlendingar bara at síggja í 18 prosentum av stórvunum. Tá eg byrjaði í 1990 var talið 52 prosent.

Hvør er størsta avbjóðingin hjá einum skipsførara í dag:

Komandi og farandi regluverk. Broytingar innan umhvørvið og so framvegis. Reglur eru fyri alt. At fylgja væl við og at vera dagførdur á øllum økjum er umráðandi.

Nær vart tú fyrstu ferð til skips og við hvørjum:

Byrjaði í 1980-81 við Bliki. Verið sjómaður síðan.

Hvør var longsti túrur higartil til skips:

Tíggju mánaðir heimanífrá.

Hvat gert tú í frítíðini:

Mesta tíðin fer saman við børnunum - aktivitetir saman við børnunum. Eg seti alt til síðis fyri familjulívið.

Hvat slag av bili hevur tú:

Citroën Berlingo.

Hvat slag av teldu hevur tú:

Asus.

Hvør er besta bók, tú hevur lisið:

Lesi rættiliga nógv. Lesi nógv søgu og siðsøgu.

Hvønn sang/lag dámar tær best:

Mær dámar rættiliga væl Bruce Springsteen.

Hvør er besti filmur, tú hevur sæð:

Mær dámar væl at hyggja eftir filmi. Ein hin besti mundi vera "Den sjette sans" við Bruce Willis

Hvat kann gleða teg í gerandisdegnum:

Eg gleðist um, at børnini hava havt ein góðan dag. Tá eg havi kunnað givið teimum nakað av hjartanum. Gott at fáa eitt klemm og hoyra tey siga, at nú hava tey havt ein góðan dag.

Hvat kann øsa teg í gerandisdegnum:

Tá fólk grenja um ting, sum eru týðningarleys, smáborgarligheit.



FAROE SHIP



samskip



STRANDFARASKIP
LANDSINS



GERST PARTUR AV HEIMSKLASSANUM

Hevur tú tað, sum skal til?



**Á sjónum ráða føroyingar. Sjógvurin ger føroyingar ríkari.
Men tað kostar, tí tú mást ofra teg hvønn dag. Tað er ikki fyri øll.
Tú fert at møðast og stríðast, men takkarlønin er heimsklassi.**

Við nýggju aspirantskipanini hjá Vinnuháskúlanum kanst tú útbúgva teg til skipara og skipsførara beinanvegin. Siglingartíðin er partur av útbúgvingini. Í ár verður

fyrsti klassi av skiparaaspirantum tikin inn. Pláss eru fyri 10-15 aspirantum. Vælkomin í Heimsklassan.

UMSÓKNARFREIST: 6. juli 2015

Framtíðin byrjar á

ASPIRANT.FO



VINNUHÁSKÚLIN

Vinnuháskúlin
Boks 104
110 Tórshavn

Tel 350 250
info@vh.fo
www.vh.fo



BROT ÚR DAGBÓK

30-03-2015

Vinnunevndin.

Verið í Vinnunevndinni og lagt okkara hoyringsskriv fram viðv. loðslógini.

01-04-2015

Páll Nielsen, advokatur.

Viðv. SSL og FG.

30-03-2015

Vinnunevndin.

Viðv. SSL og FG.

09-04-2015

Vinnunevndin.

Verið í Vinnunevndinni, havt viðm. til uppskotið hjá Javnaðarflokkinum viðv. nýggju fiskivinnulógávuini um at seta nýtt punkt í lógina. Soljóðandi, at skipini skula halda seg til sáttmálarnar hjá manningafeløgnum.

09-04-2015

Stýrisfundur í Trygdargrunninum.

Samtykt varð at hækka mynstaforvinn-ingin upp til kr. 30.000,00 um mðr.

13-04-2015

Vinnuhúsið (FR)

Vóru á fundið við FR – FSN. Sáttmála-samráðingar, avtalaðu nýggjan fund.

20-04-2015

Nevndarfundur í FSN.

Vit høvdu nevndarfund á kontórinum, 8 nevndarlimir møttu.

23-04-2015

EMR- Ráðgeving.

Havt fund við EMR um FSN húsið, og hvat møguliga skal gerðast við húsið.

V05-05-2015

Crystal – Ice.

Havt fund við ein lim hjá FSN viðv. trætu um uppsparda frítíð við Thor Scandia.

06-05-2015 KL. 10:30.

Fundur millum Manningafeløgini.

Høvdu fyrireikandi fund um ein krabbasáttmála.

KL. 13:00 Var fundur við umboð frá Skansi um Krabbasáttmála.

07-05-2015

Blaðfundur.

Blaðfundur hjá Mið & Magn var hjá FSN. Umrøtt var tilfar til komandi útgávu.

08-05-2015

Fundur við LÍV.

FSN & MF høvdu fund við LÍV um samlagstryggingina, og hvørjar broyt-ingar kundu hugsast at verið gjørdar.

11-05-2015

Fyrireiking av Atlantic Fair.

Fyrireiking av Atlantic – Fair, sum var í Klaksvík.

12.-13.- og 14.-05-2015

Atlantic – Fair.

Hesar dagarnar luttók FSN á Atlantic Fair í Klaksvík. Nógvir skiparar, stýri-menn og reiðarar vitjaðu básin.

12-05-2015

Fundur við Skyn.

Hevði fund við Skyn um at vísa FSN húsið fram til ein áhugaðan keypara.

18-05-2015

Undan samráðingarfundur á FSN.

KL 10:00. Høvdu undansamráðingarfund á FSN. Tosaðu krøvini ígjørnum.

KL 13:00. Høvdu sáttmálasamráðingarfund við FR. Vit vísu á okkara krøv, nógv mótspæl frá FR.

19-05-2015

Fundur á FSN við ein lim.

Ósemja um útgjalding av forvunnari frítíð.

KL. 11:00. Fundur við Skyn. Ein møgulig-ur keypari av FSN bygninginum.

20-05-2015

Fundur í Vinnumálaráðnum.

KL. 13:00 Innkalling til fund í VMR viðv. vinnubrøvom.

21-05-2015

Fundur við Páll Nielsen.

KL. 10:00. Fundur millum manningar-feløgini og Páll Nielsen. Viðv. ARREST í ASBJØRN SENIOR.

KL. 14:00. Fundur avtalaður við Bisp um

allahalgundardagin. Hvør skal nevast og ikki.

22-05-2015

Samráðingarfundur millum, FSN og FR.

26-05-2015

Nevndarfundur á kontórinum.

28-05-2015

Hava hugt eftir øðrum húsið til FSN.

FSN húsið er selt, og hugt verður eftir øðrum húsum.

KL. 15:00. Franska skonnartin.

Umboð fyri FSN var bjóðað umboð á Fronsku skonnartina ELIOT

29-05-2015 kl. 10:00.

ALS Fundur á Hjalla.

KL. 13:00. Samráðingar millum FSN & FR.

Samráðingarfundur var í Vinnuhús-inum um nýggjan sáttmála, men lítið og einki kom burtur úr.

01-06-2015 kl. 10:00

Portugalurin.

Fundur var í Portugalinum um vinnu-brøv/aspirantskipanina.

KL. 15:00 Blaðfundur Mið & Magn á FSN.

11-06-2015

Nevndarfundur í FSN.

Ymisk mál t.d. umrøða keyp av LÍV.

KL. 13:00 Fundur hjá Januar

Nevndin hjá FSN fær kunning um keyp av Lív. Og samstundis bleiv hugt eftur nýggjum hølum til FSN.

16-06-2015

Fundur við Útlendingastýrið.

KL. 10:00 vóru FSN-MF & FF boðin á fund við Útlendingastýrið. Tosað var um ymisk mál t.d. um óskipaða útlenska arbeiðsorku. Ein sera góður fundur.

18-06-2015

Stýrisfundur.

KL. 09:00 var stýrisfundur í trygdar-grunninum.

19-06-2015

Blaðfundur (Mið & Magn) í FSN.



BROT ÚR DAGBÓK

9-04-2015

Tinghúsið.

Fyrirpart. Fundur við Vinnuninevndina um uppskot hjá Javnaðarflokkinum um broytingarlógini um vinnuligan fiskiskap. Fundur í stýrinum fyri Trygdargrunnin. Á skránni millum annað ásetan av inntøku trygd.

14-04-2015

FF.

Fundur millum manningarfeløgini um avrokningar hjá skipinum Asbjørn Senior.

16-04-2015

SOK felagið.

Fundur í Sp/f. Fakfelag um Lív keyp o.a.

17-04-2015

FSN.

Mið og Magn fundur. Eftirmeting av seinasta blaði og uppskot til greinar í komandi blað.

21-04-2015

Christiansborg/Svendborg. Í døgnum 21. og 22. apríl var NMF fundur, sum byrjaði við einari konferansu á Christiansborg, og sjálvur fundurin var í Svendborg.

30-04-2015

MF.

Nevndarfundur. Tvey mál til kunning, arrest í Asbjørn Senior og uppafturtøka í keyps tilgongdini Lív.

Millum málini vóru svar til hoyringsskriv, fólkafundur 2015 og viðmerkingar til skriv frá SVS. Sáttmálasamráðingarnar vóru eisini viðgjørðar, serliga trolararnir í Barentshavinum, sum er einasti skipabólkur har semja ikki er gjørd.

05-05-15

SOK.

Sp/f Fakfelag hevði fund saman við ráðgevum um uppaftur tøku í keyps tilgongdini Lív.

06-05-2015

FSN.

Fundur millum manningarfeløgini og

umboð fyri P/F Friðborg. Um sáttmála um krabbaveiðu. Skipið verður í lýtuni umvælt hjá MEST. Greitt varð frá um skipið. Partarnir samdust um at halda áfram við arbeiðinum at koma fram til ein sáttmála.

08-05-2015

Kopargøta.

Fundur við Lív saman við FSN um samlagstrygging hjá feløgnum og annað av felags áhuga.

15-05-2015

Kopargøta.

Fundur millum Vinnumálaráðið og Sp/f fakfelag um framhald av keyps tilgongdini av Lív, nú Lív hevur verið viðgjørt í tinginum.

20-05-2015

Tinganes.

Hoyringssundur um uppskot til kunngerð um sjóvinnubrøv og førleikakrøv til manning av skipum.

21-05-2015

Vinnuháskúlin.

Ráðsundur í Maritima útbúgvingarráðnum um aspirantskipan á Vinnuháskúlanum og dagføringar av námsætlanum til dugnaskaparskeið í motorpassing.

22-05-2015

MF.

Nevndarfundur. Trýmálvórutilkunningar. Vitjan av Útlendingastýrinum, Lív og dugnaskaparskeið í motorpassing. Átta mál vóru til støðutakan millum annað Sjóvinnubrøv og førleikakrøv til manning við skipum, sáttmálaviðurskifti við fiskiskip, uppsøgn av sáttmálum.

28-05-2015

Etoile.

Vitjan umborð á fronsku skonnartini Etoile hjá franska herflotanum.

29-05-2015

Fjølsmiðan.

Kunnandi fundur um arbeiðsloysi og gongdina í ALS. Kunnað bleiv millum annað um Miðla- og sölubreyt, kreativa, timbur-, køks- og tænastrygging.

04-06-2015

MF.

Sáttmáli fyri smærru handilsskipini. Sáttmáli undirskrivaður millum Maskinmeistarafelagið og feløgini Frakt & Sand, Sandgrevstur, Sekstant og Vermeland.

Lønarhækkingarnar eru samsvarandi karminum á arbeiðsmarknaðinum.

10-06-2015

Thor Magni.

Sera spennandi túr við Thor Magni til sundalagið og síðan aftur til Havnar. Sera snotuligt og væl útgjørt skip.

16-06-2015

Hotel Hafnia.

Manningarfeløgini fund við Útlendingastýrið/Útlendingastovuna. Tosað bleiv nakað um "basishavn" og frástøðu frá landi t.d 12fj og 200fj. Tosað bleiv eisini um at fáa ein nýggjan teig í mynstringarskjalið, har upplýsast skal, um viðkomandi hevur arbeiðsloyvi í Føroyum.

18-06-2015

Als-húsið.

Fundur í Trygdargrunni Fiskivinnunar, kunning um menning av kt-skipani o.a.

19-06-2015

FSN.

Blaðfundur Mið og Magn. Síðsti fundur til komandi blað. Innihaldið bleiv gjøgnumgjørt, onkrar smávegis broytingar gjørðar.

FØÐINGARDAGAR



SKIPARA- OG NAVIGATØRFELAGIÐ: FØÐINGARDAGAR

Osvald Sivertsen, Norðdepli	29/8-1935	80 ár
Jóhan á Hálmørk, Toftir	25/8-1945	70 ár
Poul Johan Joensen, Klaksvík	2/9-1945	70 ár
Jens Ingolf Poulsen, Argir	3/10-1945	70 ár
Jógvan Hanusson, Hvalvík	14/10-1945	70 ár
Kristin Hansen, Argir	23/10-1945	70 ár
Hallur Mohr, Hoyvík	1/8-1955	60 ár
Jógvan Frídal Johannesen, Nólsoy	12/8-1955	60 ár
Meinhard Petersen, Klaksvík	24/8-1955	60 ár
Jóhannis Vágsgarð, Klaksvík	27/8-1955	60 ár
Johan P. Joensen, Klaksvík	30/8-1955	60 ár
Henning Djurhuus, Porkeri	24/9-1955	60 ár
Agnar S. Joensen, Klaksvík	15/9-1955	60 ár
Símun Joensen, Saltangará	2/10-1955	60 ár
Harald Joensen, Miðvági	6/10-1955	60 ár
Tórbjørn Jacobsen, Glyvrrar	7/10-1955	60 ár
Jón Simonsen, Sandavági	8/10-1955	60 ár
Jákup Andrias Andreassen, Oyrarb.	9/10-1955	60 ár
Michael Olsen, Sandur	9/10-1955	60 ár
Jaspur Joensen, Sørvági	10/10-1955	60 ár
Jákup Marner Klein, Klaksvík	20/10-1955	60 ár
John á Líknargøtu, Syðrugøta	22/10-1955	60 ár
Andor Isaksen, Klaksvík	31/10-1955	60 ár
Kaj M. Hovgaard, Tvøroyri	5/8-1965	50 ár
Símun Jacobsen, Horsens	13/8-1965	50 ár
Joen D. Norðoy, Klaksvík	22/8-1965	50 ár
John Mikkelsen, Strendur	3/9-1965	50 ár
Jørgen Emil Jørgensen, Tórshavn	15/9-1965	50 ár
Steyni Andreassen, Norðskáli	23/9-1965	50 ár
Eyðun á Bergi, Klaksvík	5/10-1965	50 ár
Julian Ó. Nolsøe, Tórshavn	7/10-1965	50 ár
Gunnar Nolsøe, Hirtshals	7/10-1965	50 ár
Dávur Holm, Hvalba	27/10-1965	50 ár
Janus M. Joensen, Norðagøta	5/8-1975	40 ár
Einar Mikkelsen, Vági	27/9-1975	40 ár
Bjartur Thomsen, Kvívík	6/8-1985	30 ár
Magnus Berg, Hvalba	3/9-1985	30 ár
Jógvan Olsen, Sandi	25/9-1985	30 ár
Poul Arni Jacobsen, Syðrugøta	27/9-1985	30 ár

MASKINMEISTARAFELAGIÐ: FØÐINGARDAGAR

Kartni S. Olsen, Tórshavn	23/9-1945	70 ár
Jóannes Samuelsen, Tórshavn	24/10-1945	70 ár
Hanni Hansen, Fuglafirði	7/9-1955	60 ár
Bogi Johannesen, Klaksvík	16/8-1965	50 ár
Hans David Antoniusen, Fuglafirði	28/8-1965	50 ár
Andreas Petersen, Argir	16/9-1965	50 ár
Jónsvein Bjartason, Strendur	19/9-1965	50 ár
Heri Mellemgård, Tórshavn	27/9-1965	50 ár
Jóan Símun Saltá, Saltnes	2/10-1965	50 ár
Halldur á Húsamørk, Leirvík	23/9-1975	40 ár
Fróði Karl S. Andersen, Tvøroyri	14/10-1975	40 ár

Áheitan!

Bæði Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Maskinmeistarafelagið hava ávísar trupulleikar við ófullfíggaðum limalistum. Tað eru serliga upplýsingar um teldupostadressur, sum vanta.

Við hesum heita feløginu tí á limirnar um at senda teimum limaupplýsingarnar - navn, bústað og teldupostadressu.

Upplýsingarnar til Føroya Skipara- og Navigatørfelag skulu sendast til **fsn@fsn.fo**.

Upplýsingarnar til Maskinmeistarafelagið skulu sendast til **mf@mf.fo**.

Fá upp til 32% í avsláttari

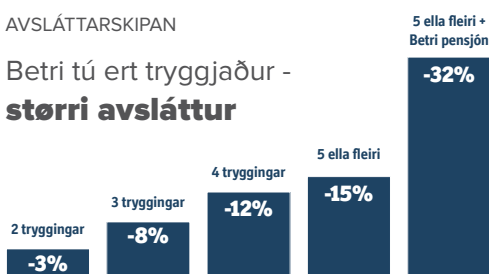
Betri pensjón tryggjar tær eina munagóða samansparing, sum leggur lunnar undir eina framhaldandi vælferð, tá ið tú fert frá fyrri aldur.

- Vit samanseta pensjón og tryggingar eftir tínum tørvi
- Vit umsita tína pensjón við størsta vinningi fyrri eyga
- Umvegis Netpensjón hevur tú fult gjøgnumskygni

Savnar tú tryggingar og pensjón hjá okkum, kanst tú fáa upp til 32% í avsláttari.

AVSLÁTTARSKIPAN

Betri tú ert tryggjaður -
størri avsláttur



Hevur tú spurningar, ella kundi hugsað tær betri frágreiðing, so set teg í samband við okkum á 345 700 ella betri@betri.fo

LÍV er
hövuðsstuðul
hjá Rescue LÍV

LÍV ger teg tryggjari á sjónum



Manningin á Rescue LÍV mælir til,
at tú fylgir hesum leisti, um tú
kemur í havsneyð:

1. Gev boð gjøgnum **VHF rás 16**.
 - Um hetta ikki ber til so ring: **1-1-2** (alarmsentralin)
 - Eisini ber til at ringja: **35 13 00** (MRCC)
 - Uppgev altíð eitt fartelesnummar
2. Lurta á VHF rás 16 og hav fartelesnina tøka
 - So fáa vit samskift við teg



JENS H.

Jens Hansen
Umsjónarmaður á Rescue Lív.

