

Nr. 6 • Juli 2010

MÍÐ & MAGN

Føroya Skipara- og Navigatørfelag & Maskinmeistarafelagið



ÚTGEVARI

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

BLAÐNEVND

Eyðstein Djurhuus (ábyrgd).
Regin Nónstein.
Páll Hansen.
Jóan Petur Patursson.

MASKINMEISTARAFELAGIÐ

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

FØROYA SKIPARA- OG NAVIGATØRFELAG

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

BLAÐHALD

Tey, sum ynskja at halda MIÐ & MAGN kunnu boða frá hesum í teldupost til: bladhal@midogmagn.fo
Haldara gjaldið er 200,- kr. um árið; t.v.s. 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

UMSITING

Sp/fMEDIA
info@midogmagn.fo

UMBRÓTING, PRENT OG LIÐUGTGERÐ

Føroyaprent | www.foroyaprent.fo

UPPLAG: 1900



Útbúgvingarnar mugu dagførast



Nú eru longu fleiri ár gingin síðan ein samd vinna mælti Mentamálaráðnum til, at uppgradera maskinmeistara- og skipsførar-útbúgvingarnar til bachelor støði.

Maritima Útbúgvingarráðið hevur latið Mentamálaráðnum eitt tilmæli, sum lýsir øll viðkomandi viðurskipti. Vinnuháskúlin hevur fyrireikað seg í fleiri ár, men enn manglar at fáa grønt ljós frá hægri myndugleikum.

Núverandi útbúgvingar eru á mangan hátt ein blindgøta, um ein hevur hug at lesa víðari innan shipping og tøknilig fak. Vandur er fyri at evnagóðir ungdómur frávelja Vinnuháskúlan, og velja annað yrki. Í okkara grannalondum eru hesar dagføringar gjørdar fyri mongum árum síðani.

Gamla útbúgvingin kann enn takast á einum einstøkum skúla í Danmark.

Hetta er ikki ein spurningur um størri játtan til Vinnuháskúlan. Her er talan um eina umskipan av verandi undirvísing. Fakliga støði hjá bæði næmingum og lærarum, fer óivað at hækka munandi, um hendan broyting verður framd.

Onkur atfinningarsom rødd hevur sagt, „at nú skal man vera akademikari fyri at fara á sjógvinn“. Hetta er heilt misskilt. Ætlanin er at veita ta útbúgving, sum eitt nómótans vinnulív væntar av leiðandi starvsfólki.

Altjóða sjó- og fráländavinna eru vitanartungar vinnur. Í okkara parti av heiminum kunnu vit ikki kappast uppá lønarlagið. Skulu vit megna at kappast við láglønarlond, so eru tað førleikar og vitan, sum vit mugu satsa uppá.

Ein av ætlanum við FAS skipaskránni er, at avleiddar vinnur skulu fjøltátta og økja um føroyskt vinnulív. Tað er alneyðugt at hava fólk við teimum røttu útbúgvingunum, um hetta skal eydnast. Ein uppgradering av sjóvinnuútbúgvingum kann koma at vera avgerandi fyri um hesar nýggju vinnur koma til okkara ella ikki.

Betri útbúgvingar eru ein langtíðarløga fyri samfelagið. Tað ganga altíð nøkur ár áðrenn vit síggja nøkur verulig úrslit.

Føroyskir skipsyrmenn hava altíð verið millum teir fremstu á sínum øki. Tað hevði verið harmiligt um henda góða støða glapp okkum av hondum, orsaka av ráðaløysi og líkasælu.

Tí hevur tað skund at fáa dagført skipsførara- og maskinmeistaraútbúgvingar okkara.

Vegna Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Maskinmeistarafelagið

Eyðstein Djurhuus ábyrgdarblaðstjóri

Innihaldsyvirlit



Hátíðarhald á Vinnuháskúlanum s. 4

Hátíðarhald á Vinnuháskúlanum.....	4
Styrkin í NNC er samskipti	10
Saman standa vit sterk	12
Spariætlan fyri at bjarga størvum.....	14
NNC stevnrir ímóti dygdarfarmaskipaflutningi	16
Olja í brennideplinum	20
Ongantíð verið so nær hvítum flaggi sum nú	24
Tíðindi frá Føroya Skipara- og Navigatørfelag	28
Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum	30
Maskinmeistarin í brennideplinum	33
50-ára merkisdagur á SEV.....	34
Sólskyn umborð, mánalesið um náttina	36
Samstarv við Søfartens ledere	38
Mikkjal Joensen til minnis	39



Styrkin í NNC er samskipti s. 10



Ongantíð verið so nær hvítum flaggi sum nú s. 24



Olja í brennideplinum s. 20

Hátíðarhald á Vinnuháskúlanum



Hans Fonsdal Kass flytur fram røðu

Brot úr røðu hjá Hans Fonsdal Kass:

Eg skal vegna Søfartens Ledere og meg sjálvan, ið umboði nevndina, ynskja tykkum hjarataliga tillukku við próvnum.

Tað er altíð stuttligt at vera til ein prógvhandan sum hesa, – stemningurin er nakað heilt fyri seg. Ein bland-ingur av lætta yvir, at nú er komið undir land. Og ein ávísur spenningur um, hvat nú verður at finna handan næsta nesið. Men møguleikarnir eru nógvir bæði í Føroyum, í Danmark ella øðrum Norðurlandi.

Ikki minst eru treytirnar hjá før-oyingum at sigla undir fremmandum flaggi ella arbeiða í fráländavinnuni batnaðir munandi, og lønirnar eru á veg uppeftir orsaka av einum global-um mangli uppá kvalifiseraðið arbeiðs-megi.

Tað er jú kreppa um allan heim, – serliga hart leikaði á í 2009. Men longu nú kenst stórir munur og fleiri

reiðarí hava latið hurðarnar uppaftur og eru farin at taka fólk inn.

Arbeidsloysið hjá donskum naviga-tørum liggur í lötuni um 2%. Tað er rættiliga lítið samanborið við flest allar aðrar bólkar.

Tað er tó eitt rák, sum er púra greitt um okkara leiðir: Reiðarinið vilja helst hava spesialiseraðari arbeiðsmegi, so sum tangabátsroyndir ella royndir í Supply ella Off Shore vinnuni. Og tað er púra vist, serliga undir fremmand-um flaggi, at teir eisini vilja betala væl meira um royndirnar eru tær røttu.

So ráðini eru hesi: Latið tykkum ikki støðga her, men haldi áfram at útbúgva tykkum við øllum skeiðum og seminarium, ið tit vera biðin um at gjøgnumføra. Tað kann vera eitt sind-ur stravið í fyrstani, men tað ferð at løna seg aftur fleiri ferðir, um júst tað eina skeiðið er tað, sum skilir tykkum frá tí næsta arbeiðinum.

Ein væl royndur vinnulívsmáður segði einaferð: Um man fær uppfyllt allar sínar ambitióinir, so hevur man sett málið ov lágt. So stíli bara høgt.



Skipsførarar:

Frá vinstri: Andrias Vang Højgaard, Hoyvík. Leivur Thorsteinson, Klaksvík. Niels Jacob Gregersen, Norðagøta. Páll Nielsen, Trongisvágur. Ragnar Heinesen, Viðareiði. Rókur Henryson, Tvøroyri og Símun Neshamar, Tórshavn.

Á myndini vanta: David Bertholdsen, Klaksvík og Rói Matras Abolsen.



Skiparar frá vinstri: Bogi Ziska, Strendur, Edvard Winther, Skopun, Egil Bjarnason Heinesen, Vestmanna, Erneeraq Sámal Poulsen, Tórshavn. Fríbjartur Dahl Olsen, Jan Erik Tørslev Pedersen, Hoyvík. Jógvan Kári Ferjá Eyvindsson, Hoyvík. Ove Frederiksen, Klaksvík. Poul Hans Justinussen, Tórshavn. Terji Juul, Tórshavn og Torkil Jógvansson Dalsgaard, Sandi. Á myndini vantar Ragnar Helmsdal.



Maskinmeistarar frá vinstri: Allan Váðklett, Klaksvík. Fríðrikur Løkságarð Absalonsen, Klaksvík. Hanus Árnason Lervig, Leirvík. Jandus Jacobsen, Kollafjørður. Jan Olvheðin Jensen, Sørvágur. Jákup Thorsteinson, Hoyvík. Jákup Ingi Jacobsen, Sørvágur. Johan Johansson Joensen, Klaksvík. Jóhan Mørkøre, Hósvík. Jóannes Larsen, Hoyvík. Jógvan Hovland Petersen, Tórshavn. Petur Suni Jacobsen, Leirvík. Rógvi Kristoffur Hansen, Vestmanna og Rúni Patursson, Kirkjubøur.



Petur Hans Dahl flytur fram røðu

Brot úr røðu hjá Petur Hans Dahl:

Eftir mikið strev og stríð eru tykur at enda komnir á mál, próvtøkan er lokin, og lívið liggur opið fyri framman. Tykur hava nú gingið her í eina tíð, skipararnir í 1½ ár og maskinmeistararnir og skipsførararnir í 3 ár og onkur eitt sindur longur.

Okur rokna við, at allir skipararnir halda fram til skipsførara. Men maskinmeistararnir og skipsførararnir fara nú frá okkum út í vinnuna, men

okur rokna við at síggja flestu aftur á skeiðum av og á.

Tað eru kanska ikki øll, sum vita hvør Evert Taube er, men eitt er vist, øll kenna onkra av hansara vísam, sum meistarliga vórðu frambornar av Herman Jacobsen, sála. Og um ein nevnrir „Calle Schewens vals”, munnu tey flestu kenna hann.

Evert Taube byrjaði sum sjómaður. Í apríl 1908 stakk hann í posa og sekk og fór út í verðina at sigla. Fyrsti túrur, hann var til skips, var við einum av Svørfkis mest nýmótans skipum

tá, nevnliga dampskipað Australic úr Gøteborg, ið skuldi til Cape Town, Australiu og Ceylon. At byrja við var hann fyrbøtari, men seinri slapp hann upp á dekkið sum jungmaður. Fjóroði stýrimaður umborð kundi ikki torga Evert og var altíð eftir honum á einhvønn hugsandi hátt. Hann varð syndabukkur fyri øllum óhappum, sum hendi á skipinum. Einaferð hevði stýrimaðurin bukað hann av og aftaná blaka hann í kolalastina, so hann saman við kolinum endaði hálvavegna uttan vit í maskinrúminum og ógvuliga skelkaður. Men hann lat seg ikki kúga, men gjørdi vísir um alt, honum fírst fyri.

Her heima hjá ogum vóru pungarnir, sum teir jú vóru kallaðir, fyrstu ferð teir fóru til skips, heldur ikki altíð so væl viðfarnir. Vóru oftani hildnir til rukku. Til dømis kundi ein vera biðin um at fara niður at mjólka kjølsvínunum. Ein, je var saman við, bleiv biðin um at fara upp á brúnna at siga við skiparan, at nú skuldi hann stýra í sunnan, tí kl. var 3. Tað var ikki denn ting, ið ein pungur ikki kundi lokkast til, men sum oftast var eingin ondskapur aftanfyrri. Fyrsti ferð, ein kom til Grønlands og rundaði Kappan, var siður at fáa steikipannuna dygt í reyvina. Je minnst, tá ið je fekk hana. Stóð og hugdi inn móti Kappaoygni við kikara í hond, tá ið kokkurin sló so hart við pannuni, at je mundi mist kikaran í havið.

Páll Hansen handar vegna Maskinmeistarafelagið Johan Johansson eitt máttól – sum virðisløn.

Regin Nónstein handar vegna Føroya Skipara- og Navigatørfelag, Jan Erik Tørslev Pedersen virðisløn fyri hægsta próvtal.



Páll Hansen:

Røða á

Vinnuháskúlanum

Hjartaliga tillukku, góðu prógv móttakarar, bæði maskinmeistarar og skipsførarar.

Tað má geva eitt gott fólisi, at fáa prógvíð handa nú hásummar er, beint árin ársins longsta dag. Í hesum fagra vekri sum i dag er.

Fekk sjálvur prógv handa um hesa tíð fyri 37 árum síðan her á skúlanum.

Kundi tonkt mær at gjørt eina stutta samanbering. Fór út gjøgnum dynnar, sum flest tykkara eru komin inn í gjøgnum í dag. Tær eru ikki broyttar nakað serligt øll hesi 37 árin eitt vindfang er komi.

Fór mest sum beint á Helsingør Skibsverk. Umborð á ein nýbygning, sum lá klárur at fara royndartúr, Dorit Skov varð navnið. 14.000 tona maskinan 8000HK Diesel, vakt frítt maskinrúm. Sera nýmótans eftir tátíð- ar standard.

Vit vóru 9 mans í maskinuni og manningin taldi 30 í alt.

Í dag er okkurt føroyskt fiskiskip, sum hevur størri maskinorku enn teir 8000HK hjá Dorit.

Tey stóru konteynara skipini hjá A.P. Møller – í dag - hava eina maskinorku upp á 106000HK og sigla við eini manning uppá umleið 14-16 mans við 4-5 í maskinrúminum.

Her eru stórar broytingar farnar fram, við lækkan av manningartali og fleirifaldan av maskinorku og skipastødd.

Tað blívur ofta sagt at hesar útbúgv- ingar eru sera breiðar, og geva fleiri móguleikar. Bæði á sjógv og landi.

Lat meg taka eitt líti dømi. Var fyri ca. einum mánað síðani á seminar sum Skipaefirlitið skipaði fyri her á skúlanum, um lóggávu sum fer at koma í gildi í 2011 .

Nógv bleiv tosa um “Port off Stat kontroll”. Eitt, sum man beit merki í á hesum seminari var, at allir ring-



virkningar, sum sjóvinnan gevur á landi, og at tað mugu setast fleiri fólk á landi, fyri at røkja komandi eftirlitsuppgávur.

Tað er eisini eitt av málinum við FAS skipanin, nevnliga, at avleiddar vinnur skulu mennast.

Føroyskir yvirmenn hava eitt gott orð á sær uttanlands, og eru millum teir fremstu á sínum øki.

Fyri at varðveita hetta góða um- dømi, eru Maskinmeistarafelagið og Føroya Skipara- og Navigatørfelag av teirru meining, at útbúgv- ingarnar á Vinnuháskúlanum skulu dagførast til “bachelor støði”.

Útbúgv- ingarráðið og vinnan hava mælt til og latið Mentamálaráðnum eitt tilmæli um dagføring av útbúgv- ingunum.

Tað sær ikki út til, at nøkur reaksjón kemur úr Mentamálaráðnum.

Góðu prógv móttakarar, dagurin i dag er tykkara, so eg fari enn einaferð, at ynskja tykkum hjartaliga tillukku allir samlir, og eitt gott summar til okkum øll somul.

Petur Hans nevndi svenska trubadurin, Evert Taub. Eg trúgvi, at tað eru fáa fólk, sum vita navni á tí vísu, sum kom burtur úr hesi ósemju. millum stýrimannin og Evert Taub.

Tá svenska Maskinmeistarafelagið hevði 50 ára føðingardag, bóðu teir Evert skriva eina vísu til teirra hátíðardag. Hann átti eini summarhús í svenska skergarðinum (i Roslagen) har hann skrivaði fleiri av sínum vís- um.

Vísan hann skrivaði var Kyndara- vísan, sum man verða millum hansara kendastu, og ein av teimum fáu sjó- mansvísunum, sum eru skrivaðar um maskinrúmi.

Hendan vísan er á fløguni, sum Hermann Jacobsen gav út fyri nøkrum árum síðani.

Skeiðskema 2010

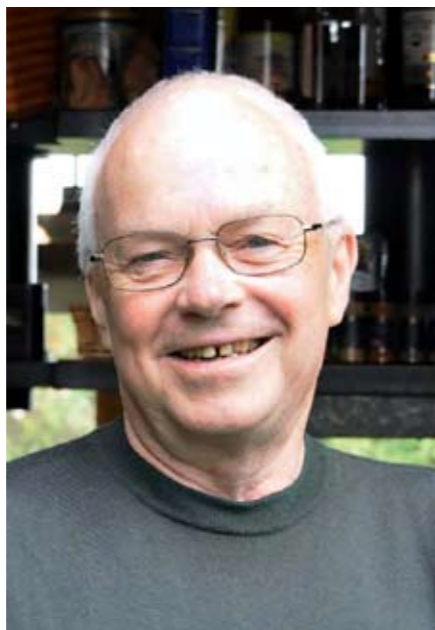
Nr.	Skeiðnavn	Dagar	DKK	aug	sept	okt	nov	des
1	ARPA skeið ARPA Automatic Radar Plotting Aids	4	8.900	23			15	
2	GOC (Generelt certifikat sum radiooperatøur) Nýtt GOC General Operator Certificate (NEW)	15	14.900					
3	GOC-endurnýggjan GOC General Operator Certificate, renewal of course	7	7.000				22	
4	LRC (Avmarkað radioskeið) LRC Long Range Certificate	7	8.900					
5	LRC við Inmarsat LRC Long Range Certificate, with Inmarsat	8	9.950					
6	Tankers Safety serskeið fyri olju- gas- og kemikaliutangakip Tankers Safety, special course for oil-, gas- and chemical tankers	5	6.800	16				
7	Flutningur av vandamiklum farni Transport of dangerous goods in dry cargo ships	3	5.400				08	
8	Eftirútbúgving sum sjúkraviðgeri (Heilsulæra) Supplementary training in medical proficiency	4	7.500		06			
9	Eftirútbúgving sum sjúkraviðgeri (Heilsulæra) um prógvíð er eldri enn 10 ár Supplementary training in medical proficiency When certificate is older than 10 years	10	12.000					
10	ECDIS (elektroniskt sjókort) Course in Electronic Chart Display Indication System	4	8.900		20	25		
11	Endurnýggjan av vinnubrævi Renewal of maritime training certificate	pr. dag	1.500				01	
12	SSO-skeið Course for Ship Security Officers	3	5.400		07			
13	§ 16-skeið Working environment §16-course	3	5.800			18		
14	Ketilpassaraskeið Skeiðið verður 5 fylgjandi fríggjadagar Course as Boiler Tender	5	7.500			01		
15	Eldsløkking umborð á skipi STCW A-VI/1-2 Fire Fighting on board Ships	3	5.650	09		04 18	01 08	06
16	Endurtøku eldsløkking umborð á skipi STCW A-VI/1-2 Refresher Course in Fire Fighting	1	2.900	05	09	07	04	09
17	Sløkkileiðsla umborð á skipi STCW A-VI/3 Advanced Fire fighting	2	4.100	19 26	02 16 23 30		11	
18	Eldsløkking fyri skipsyvirmenn Fire Fighting for Ships Officers	5	9.750	16 23 30	13 20 27		08	
19	STCW A-VI/1-2 & STCW A-VI/3 Sløkkiliðsfólk uttan sløkkibili Advanced Fire fighting for Ships Officers	5	8.650					
20	Sløkkiliðsfólk við sløkkibili	10	17.300			25		
21	Brunaumsjónarmenn	7	12.100					
22	Venjning fyri sløkkilið	1	1.800					
23	Eldsløkking og bjarging í tunlum	3	7.000					
24	Grundleggjandi eldsløkking (Fyri virkir, stovnar og einstaklingar)	1	860					

Vinnuháskúlin treytar sær rætt at avlýsa skeið, um ov fá eru tilmeldað.

Nóatún 7 · FO-100 Tórshavn
Tel 350 250 · Faks 350 251
info@vh.fo · www.vh.fo

Styrkin í NNC er samskifti

Sosiali parturin í Norðurlensku Navigatørráðstevnuni hevur eins stór-an týdning og tann professionelli, sigur **Petur Funch**, sum hevur havt tilknýti til NNC í 30 ár.



Samskifti er eitt fínt nýtt orð fyri tí: í gomlum døgum kallaðist tað síná-millum ávirkan, men nú sum fyrr er tað, í flestu samanhangum, her – í óformella partinum av skránni – endaligu smálutirnir falla upp á pláss, og mangan verður nátt til semjur.

– Og kanska tað er í samskiftinum, Norðurlenska Navigatørráðstevnan hevur – og altíð hevur havt – størstu styrki og týdning, sigur Peter Funch, sum var skrivari í danska navigatørfelagnum og formaður í skrivaraembætinum hjá Danska Navigatørfelagnum, nú ‘Søfartens Ledere’ í 33 ár frá 1967 til 2001, størv, ið krevja breitt samskifti og gott samband innanlands eins og millumtjóða.

– Tað tekur sjeý ár at gera seg kunnugan við skrivarastarvið í einum professionellum felagsskapi. Tað er sum so ikki leingi at læra sjálva skipanina at kenna, men at læra fólk úr øllum hinum felagsskapunum eins og frá myndugleikum at kenna og at koma eftir, hvar avgerðir verða tiknar og hvør, ið tekur tær; tað er avgerandi faktorurin, tá tú skalt fáa so nógv sum til ber av einum hugskoti ella krøvum ígjøgnum.

– Sjálvur sá eg, at fundirnir við NNC munaðu rættiliga væl í innlæringargongdini.

At kennast

Tá hann sigur hetta, sipar Peter Funch til, at sosiala sambandið í NNC telur eins nógv og professionelt kjak og avgerðir:

– Her kemur tú at kenna hini. Tú uppdagar, hvønn tú kanst líta á, hvør teirra áskoðan er – og hvørji tey eru – tá tey „látast vera“ og tá tey „eru“ tey sjálv.

Tað er nakað, sum fyrst og fremst hendir í einum bólki við fólk av sama slagi, har tú torir at vera ærligur og torir at vísa øðrum, hvør tú í veruleikanum ert.

Tá vit tingast í øðrum samanhangi, hevur hvør einstakur sín serliga leiklut, og ofta argumentera vit fyri einum sjónarmiði, sum endurspeglar eitt umboð og ikki endiliga tað, vit sjálv hava álit á. Tá er eyðsæð torført at vita, hvør ið hvør einstakur innast inni er.

Peter Funch vísir á, at tað at kennast betur kann vera ein hjálp at sleppa undan misskiljingum:

Norðurlenska navigatørráðstevnan er góð hjá ungum og nývaldum umboðum í professionellu felagsskapunum at læra onnur at kenna, at síggja hvussu tey arbeiða og hvussu tey bera seg fram, og hvussu fakmálið er, sigur Peter Funch, sum nú er farin frá eftir at hava arbeiðt í 33 ár í tí sum nú eitur danskir skips-yvirmenn.

– Í roynd og veru havi eg ofta upplivað, at manglandi álit og vánaligt samskifti hava havt vánaligar avgerðir við sær.

Men eg havi eisini upplivað, at gott samband millum samráðingartarnar hava havt við sær, at misskiljingar hava verið beindar av vegnum og tað við betri fatan fyri sjónarmiðum hjá øðrum.

Felags strev

Øll árin hevur Peter Funch sæð sera týðiligt samlyndi millum navigatørar úr norðurlondum:

– So fundirnir eru mest av øllum eitt slag av venjingarfundum, har ymisku tjóðirnar greiða frá arbeiðinum í lötuni, hvussu tey bera seg at við spurningum, ið hava áhuga her og nú – og hvussu tey hjálpa hvør øðrum at koma fram til góðar loysnir á aktuelum trupulleikum.

Sjaldan eru vit ósamd um grundleggjandi sjónarmið.

Samstarvið í norðurlensku navigatørráðstevnu merkir, at norðurlond kunnu samstarva um sjónarmið og soleiðis megna at virka saman í millumtjóða felagsskapum sum IMO, ILO



Umboð fyri norðurlond hittast í NNC

og ES, har tað er avgerandi at hava sameindar, sigur Peter Funch:

– Í millumtjóða samráðingum er tað ómetaliga umráðandi, at vita, hvør kennir hvønn, hvørjar semjur vit hava gjørt – og hvør hevur álit á hvørjum.

Hugt verður væl at samtyktum

Peter Funch vísir á, at tá norðurlenska navigatørráðstevnan eftir so at siga hvønn fund almannakunnger

eina samtykt, kann úrslitið ikki mástast objektivt:

– Men tað hevur týdning at skilja, at sjóvinna er rættiliga spesialiserað øki, og í Danmark uppliva vit ofta, at politikarar í stóran mun styðja seg til tilmæli frá yrkisgreinini.

Orðingin í frágreiðingum hjá fram-søgumonnum í flokkunum líkjast í hvussu so er teimum hjá danska reið-arafelagnum øðrumegin í tinginum og

teimum hjá TUC felagsskapunum hinu-megin. Tað hevur ofta eydnast okkum at náa heilt fitt á báðum síðum!

Í hesum samanhanginum vita vit, at samtyktir á norðurlensku navigatørráðstevnu verða væl og virðiliga lisnar og gera sítt at ávirka meiningarnar hjá politikarum og øðrum leikarum á vøllum.

Saman standa vit sterk



Okkara felags norðurlendsku røtur eru ein styrki. Vit hava felags áskoðan við atliti til aðalmál um dygd í farmavinnu – og vit eru nóg nógvir til at fáa altjóða fora at lurta eftir, hvat vit siga, sigur Peer Brandenborg, formaður í felagnum Danskir skipsyvmenn.
Mynd: Jens Byholm

– Sjáldan stendur tú sterkastur einsamallur; so sambond og samskipti eru umráðandi.

Norðurlenska Navigatørráðstevnan er gott samskipti, tí norðurlendingar í stóran mun hava felags mentan og siðir. Harafturat skilja teir málini hvør hjá øðrum, sigur Per Brandenborg, formaður í danska felagnum fyri navigatørar (Søfartens ledere).

– Tað felags akkersplássid gevur felags sjónarmið um farmaskipamál. Besta dømið er semjan um dygdarfarmaflutning, og at treytirnar fyri hesum eru væl útbúgvinn sjófólk, nýhugsan, góð samskipan og fult samsvar við altjóða lógir, reglur og millumtjóðasáttmálar.

Tí arbeiða vit saman innan fyri NNC til tess at seta so nógv norðurlensk fingramerki sum gjørligt bæði innanlands og millumtjóða á politikk og fyriskipanir viðvíkjandi farmaflutningi.

Og vit eru so nógv, at lurtað verður eftir, tá vit koma við felags yvirlýsing, og tá okkara umboð greiða frá á altjóða støðum innan sjóviðurskipti.

So støðufesti, felagsstøða og sæti í millumtjóða felagsskapunum eru nøkur av ráðunum, ið Peer Bøje Brandenborg leggur dent á sum mest effektivu amboðini hjá NNC.

Fakligur dugnaskapur størsta týðning

Danskir skiparar og navigatørar hava altíð arbeitt fyri at menna útbúgving fyri navigatørarnar og sostatt virkisókið í STCW millumtjóða sáttmálanum:

– Sannkennandi, at vit aldri fáa móguleika at kappast á lønarøkinum, men einans tá tað snýr seg um fakligt hegni, heldur Peer Brandenborg fram, – tí er avgerandi, at navigatørar í dag hava nútíðar útbúgving, og vit arbeiða fram ímóti teirri støðu, har millumtjóða STCW sáttmálin framhaldandi verður mentur til at fevna um tað nýggjasta í tøkni sum bindandi útbúgvingarkrøv. Hetta verður góð hjálp at veita vissu fyri tryggum farmaflutningi.

– Tað ræður eisini um, at navigatørurin er væl hvíldur og alvakin í arbeiðinum, so tað er eisini avgerandi, at semja er í NNC um, at spurningar um møði (fatigue), hvílitímar og manningartrygd mugu setast á dagskrá í norðurlenskum høpi og á altjóða stigi.

Per Brandenborg heldur fram og sigur, at á altjóða stigi er alneyðugt, at NNC, afturat arbeiðinum í IMO, eisini leggur stóran dent á arbeiðið í IFSMA og er við at menna tað til ein breiðan millumtjóða felagsskap fyri skipsforarar.

Karmar og umstøður

Tey góðu viðurskiptini innan donsku karmarnar hjá farmaflutningsfeløgum, millum annað við tonnasjuskatti og nettolønnum undir DIS, er avgjørd treyt fyri at menna „Bláa Danmark“.

– Góðu umstøðurnar fáa enntá skipafeløg úr øðrum norðanlondum at fara undir danskt flagg. Kortini vil eg leggja áherðslu á, at góðir karmar

ikki eru nøkur gandauppskrift, sum av sær sjálvari skapar vøkstur og dygd í farmaflutningsvinnuni, sigur Peer Brandenborg.

– Tað er fólkið umborð, sum fremur norðurlenska dygdargóða farmaflutningi.

Norðurlenskur vøruflutningur hevur meir enn 100 ára gamla siðvenju, sum er grundarlag fyri útbúgvingum, førleikum og dugnaskapi, ið vit hava í dag – fyri okkara áskoðan, okkara arbeiðshátti og ábyrgdar-kenslu.

– Tað er henda serliga norðurlenska farmaflutningssiðvenja, sum skipaeigarar nú tveita fyri borð og skifta norðurlenskar yvirmenn við filipinarar, indarar og eysturvepearar. Vit halda tað vera eina stuttskygda reaktión upp á núverandi fíggarjarkreppu; eru ongi størv til donsku skipsyvmenninar, slitnar føðiketan hjá Bláa Danmark, og dygdarfarmaflutningur, har vit eru flogberarnir, enda sum neyðars liðuggjørt eiti samsvarandi hentleikaskráseting í Liberia og Panama. Tá doyri norðurlenska fyrmyndin saman við 100 ára gomlu siðvenjunni við dygdar farmaflutningi.

Danskt starv

Innanlands stuðla danskir skipsyvmenn framvegis politiska málinum um ein stóran danskan handilsflota og sterka sjóvinnu í Danmark, har altjóða útlit og støði eru eyðkenni – verkætlanin hjá stjórnini „Danmark fremsta farmavinnutjóð í Evropa“

– Men vit halda avgjørt, at tú kanst ikki siga „Danmark fremsta farmavinnutjóð í Evropa“, uttan so, at nógvir danskir íbúgvir arbeiða í yrkisgreinin.

Vit krevja ikki, at einans donsk arbeiðsmegi verður brúkt, men hinvegin kunnu vit ikki á nakran hátt góðtaka danska farmavinnu, har farmavinnufeløgini ikki átaka sær



sín part alment at menna vøkstur og ríkidømi – tann danska sosiala fyrmyndin.

Kunnu vit ikki fáa semju í lag um felags mál viðvíkjandi danskari dygdarfarmaflutningi – við donskum og norðurlenskum yvirmonnum – eru

góðu umstøðurnar innan karmarnar ikki longur stuðul undir stóra og týðingarmikla danska farmaskipasektorinum, men einans fíggarligur stuðul hjá nøkrum fáum farmaskipafeløgum; tá kunnu „Danskir skipsyvmenn“ ikki stuðla ætlanini longur.

Starvsútlit

Hóast summi donsk farmaskipafeløg velja ikki at seta danskar yvirmenn í starv, siga forsagnir, at globalt verður trot á yvirmonnum.

– Í eini frágreiðing frá 2009 metir altjóða viðurkenda ráðgevandi virkið Drewry Shipping Consultants, at í 2013 verður trot á yvirmonnum í heiminum sum heild á 40.000, sigur Peer Brandenborg:

Farmaflutningur er global yrkisgrein, og tá talið av arbeiðsplássum á donskum skipum minnar, arbeiðir ‘Danskir skipsyvmenn’ við at gera tað lættari hjá donskum yvirmonnum at kappast á altjóða arbeiðsmarknaðinum.

Á globala arbeiðsmarknaðinum fyri skipsyvmenn er fløkt at finna kós, og tað er grundin til, at ‘Danskir skipsyvmenn’ hava stovnað nýggja danska starvsheimasíðu, JOB2SEA, har danskir og norðurlenskir navigatørar kunnu leita sær upplýsingar altjóða fyri at fáa tey góðu størvini. Síðan er bygd á serstakan tøkniligan pall sum hóskar til CV og starvslýsingar so at størv verða víst umsøkjendum, sum hava tørv á akkurat teirra útbúgving og prógv.

Harafturat stremba ‘Danskir skipsyvmenn’ eftir at fáa danskar politikarar at menna eina alternativa skattaskipan fyri danskar sjófarar uttan fyri donsku altjóða skipaskrásetingina (DIS) í staðin fyri núverandi skipanina, sum einans er fyri arbeiði í donskum feløgum.

– Soleiðis kunnu dugnaligir danskir sjómenn eisini starvast undir øðrum flaggi í útlenskum feløgum og soleiðis vera við til at breiða danska og norðurlenska virkisháttin innan nýmótans farmavinnu, sum afturfyri fer at styrkja og menna yrkisgreinir innan sjóvinnu bæði danska og norðurlenska annars.

Spariætlan fyri at bjarga størvum

Kreppan hevur rakt donsku farmaflutningsfeløgini – í farmaflutningsfelagnum Torm mugu øll gera sítt fyri at spara – og her telja smálutirnir.

Ole Abildgaard hevur arbeitt hjá farmaskipafelagnum Torm alla sína yrkisleið – síðan hann byrjaði sum kadettur í 1991 til í dag, nú hann er skipsførari á tangaskipinum Torm Ismini.

Eins og hjá øllum øðrum farmaskipafeløgum ávirkar fíggjarkreppan Torm, og vit hitta Ole Abildgaard, tá hann er á veg heim av fundi við yvirmenn, har spariætlanin var framløgd og greitt var frá henni.

– Boðini eru greið: útreiðslurnar mugu niður, um vit vilja hjálpa til við at verja størvini, sigur Ole Abildgaard.

Á fundinum kom fram, at tá framgongd er, hyggja vit nógv at inntøkum – og samla okkum ikki so nógv um útreiðslurnar. Tá so inntøkan minkar, er góð grund at hyggja, um okkurt er, sum kundi verið gjørt øðrvísi og bíligari.

Í veruleikanum er nógv at spara uttan at tað merkist ella „skaðar“ – á summum økjum síggjast longu framstig. Til dømis hava vit broytt samskiftisskipanina umborð á skipunum við at brúka betri og bíligari loysn við føstum gjaldi á samskifti við breiðbandi við IP telefonum, so vit kunnu senda post ókeypis og ringja heim rættiliga bíliga.



Tá ið útlendingar kunnu vera skiparar á donskum skipum, er ikki rímligt, at danskir yvirmenn eru bundnir at donskum skipum av DIS-skattaskipanini, sum einans er galdandi, tá ið tú starvast hjá donskum skipafeløgum. Tað átti at verið broytt so tað fylgdi donskum sjófolki, tá ið tey mynstra umborð á skip undir øðrum flaggi, mælir Ole Abildgaard, skipari á tangaskipinum Torm Ismini, til.

Livrapaté og marglætisbilar

Men nógvar aðrar sparingar bíða eftir at verða framdar bæði í kuldaskápunum og í bilaflothanum, eisini tá tað snýr seg um stórkeyp.

Higartil hava skipini keypt goymslu og proviant frá veitarum, sum tey sjálv hava valt – nú verður samráðst um avsláttur við nakrar fáar stórar veitarar, sum skipini skulu handla við framyvir. Felagið hevur rætt og slætt sett tvey fólk í starv at samráðast um góðar prísir fyri felagið, og munandi sparingar væntast tí viðvíkjandi.

– Nógvi dømi eru, sum vísa, at vit hava ikki gjørt rætt – tað er heilt spennandi at kanna út í æsir, sigur Ole Abildgaard, til dømis smáting sum ½ l. fløskur av vatni eru ikki longur

til taks hjá starvsfólkinum; tey mugu drekka kranavatn.

Marglætisbilurin hjá felagnum er seldur – nú verður bilur leigaður, um neyðugt skuldi verið við marglætisflutningi.

Eitt sum er heldur eymari umborð á skipunum er fíggjarætlanin til proviant. Hon er nú niðri á \$ 8.25 pr pers. um dagin. Fyrr plagdi yvirhovmeistarinn at keypa uttan at loft var á prísunum. Og sum Ole Abildgaard sigur:

– Tað verður ivaleyst ikki so nógv oyðsl. Vit skulu fara betur um proviantin, og til dømis gera okkum meira ómak við vørustunum.

Sera ymiskt er, hvussu fólk hava tikið ímóti fíggjarætlanini til proviant, men í

løtuni mugu vit vita, um tað yvirhovur ber til.

Bjarga størvunum

Ole Abildgaard ivast ikki í, at tað at seta sparingar í verk fer at verða avgerandi fyri, um arbeiðið hjá honum er til eftir kreppuna.

– Eg eri talsmaður og var við á fundi, har greitt varð frá ætlanunum, men eg havi biðið um, at allir skipsførarar og yvirmaskinmeistarar verða bodnir á fund, har teir fáa at vita um ætlanirnar beinleiðis frá leiðsluni, tí tað er grundleggjandi at øll skilja, hví vit øll noyðast at vera sparin.

Higartil vísti nýggjasti ársfjórðingsligi roknskapurin fyra milliðir doll-

arar í vinningi, men sambært leiðsluni er avbjóðingin at halda tøluni á endaurslitinum svørt, og 2010 er árið, sum fer at vísa, hvørji feløg verða eftir. Tað snýr seg um at minka rakstrarkostnað.

Danir at halda út

Í løtuni eru danskir yvirmenn á einum triðingi av skipunum hjá Torm, og Ole Abildgaard væntar, at felagið framvegis fer at seta danskar ríkisborgarar í starv:

– Ongin ivi er um, at vit eru dýrari. Og tíverri er torført at máta – tíansheldur prógva – at vit eru frammanfyri. Men eg havi ta fatan, at í nógvum førum eru vit fyrrvarin og tí gera ymiskt

annarleiðis meira framskygt, tað fer sum frá líður at kunna spara felagnum útreiðslur. Tað kann til dømis vera feilur við eini pumpu. Tað lættasta og eisini tað besta, er bara at kanna og umvæla hana. Men kanska er hon so gomul og slitin, at sum frá líður er besta loysnin at skifta hana heldur enn at brúka pengar upp á eykalutir.

Mín áskoðan er, at danskir yvirmenn duga væl at arbeiða, vit eru sjálvbjargnir – og boða felagnum frá, um okkurt bagir.

– Ole Abildgaard vísir eisini á, at danskir yvirmenn eru ein týðandi partur í føðiketuni hjá Bláa Danmark – hon byrjar umborð á skipunum.



NNC stevnrir ímóti dygðarfarmaskipaflutningi

Norðurlenska navigatörráð- stevnan er har, ið tey tónagevandi í dygðar farmasigling lurta hvør eftir øðrum og seta kós fyri framtíðina.

– Søgán ber prógv um, at fólk í norðurlondum hava hollan kunnleika og førleika at fremja dygdargóðan farmaflutning við væl lærdum sjófólki, nýhugsan, góðari samskipan og góðum arbeiðsumhvørvi í fullum samsvari við millumtjóða reglur og sáttmálar.

– Tað hevur kortini týðning, at vit tryggja, at dygdargóður farmaflutningur alsamt mennist, og at norðurlond seta kós í altjóða høpi, sigur Andreas Nordseth, sum fyri stuttum byrjaði sum stjóri í danska siglingarmálaráðnum, og sum hevur verið á fundunum hjá NNC sum varastjóri seinastu trý árin.

– Við hesi ætlan er norðurlenska Navigatörráðstevnan eitt týðningarmikið forum, har týðandi leikarar, sum vilja halda fram við dygðarfarmaflutningi kunnu skifta orð um tað.

Virðiligur dialogur

– Persónliga gleði eg meg altíð til árliga fundin hjá Norðurlensku Navigatörráðstevnuni. Eg upplivi, at dialogurin er einastandi gevandi. Og so er tað gott, at vit hava allan dagin; hetta gevur stundir at fáa seinastu søguna í smálutum, t.d. hana um nakrar av limunum, sum ein ávís regla hevur óhepna ávirkan á. Tað slagði av søgum

gevvur bakgrund, og loyvir okkum tískil at vera takksom fyri, at vit hava ymiska støðu, greiðir Andreas Nordseth frá:

– Fundirnir eru heilt óformligir, ongir minuttir; hinvegin er tónin vinaligur, og altíð er virðing fyri hugskotum hvør hjá øðrum.

Andreas Nordseth leggur dent á, at semjur krossa markið millum bólkur av luttakarum; við hvørt eru tað myndugleikarnir í einum landi, sum eru samdir við felagsskapin í einum øðrum landi, og aðrar tíðir eru myndugleikarnir mótsett felagsskapunum:

– Tað ger sítt til, at kjakini gerast spennandi og nógv kemur burtúr, og tað er altíð gagnligt at hitta fólk, sum ikki síggja alt í sama ljósi sum tú og síggja bága við tí.

Felags virði

– Fundurin snýr seg um samrøðu, um at skilja grundgevingar hvør hjá øðrum; ein serlig norðurlenskur fyrimynd, sum eg veit, nógv onnur lond øvunda okkum. Kortini má eg siga, at eg haldi tað er torført at hugsa sær, at vit sum myndugleiki kunnu havt somu samrøðu í einum altjóða forum.

Grundleggjandi hava norðurlond felags røtur Vit hava somu virði og tað áskoðan, at vit vilja fáa dygðar farmaflutning í lag. Tað er grundarlagið undir kjakinum í NNC. Vit virða hvør annan og sjónarmiðini hvør hjá øðrum – og á tí grundarlagi kjakast vit um mál og skifta høg; altíð við virðing og ofta eitt sindur skemtandi. Ofta er semja um trupulleikarnar – og tað er loysnirnar, sum kjak er um. Siglingarstjórnir leggur dent á, at konkret mál verða ikki tikin upp á fundinum hjá NNC;

– Fundirnir eru ikki um politikk – og kunnu ikki vera um politikk; siglingarmyndugleikar í ymisku londunum eru sjálvandi bundnir av heimildum frá stjórnini í heimlandinum eins



Norðurlenska navigatörráðstevnan er ein týðningarmikið leikari, tá tað snýr seg um dygd í farmaskipaflutningi – og altjóða ávirkanin røkkur langt altjóða við til dømis einum NNC sessi í IFSMA, sigur Andreas Nordseth, stjóri í Dansk Søfartsstyrelse (danska siglingarstýringunum)

og ES-lóggávu. Harumframt luttaka navigatørar sum einastu sjófarandi starvsgreindir av nógvum.

Men ongin ivi er um, at skiparar og stýrimenn eru ein ómissandi professionellur bólkur, tá tað snýr seg um dygd í farmaflutningi, leggur Andreas Nordseth afturat.

Ein partur av fundinum verður brúktur til upplýsing um samráðingar og um komandi altjóða reglur.

– Tey óformellu kjakini loyva myndugleikunum at upplýsa luttakararnar um bakgrundina fyri reglunum, hvørjir tankar og hvørji kompromis endurspeglast í endaligu reglugerðini, sigur Andreas Nordseth.

– Samstundis kunnu vit sum myndugleikar fáa góða fatan av, hvussu reglur kunnu virka í praksis – hetta gevur okkum veruligt innlit í praksis í gerandisdegnum, og tá kenna vit bakstøðið fyri áskoðanunum hjá skiparunum, tá vit hittast aftur til tingingar á øðrum forum.

Manning og hvílitímar

Nakrir trupulleikar, sum alt fyri eitt høvdu stóran áhuga eisini í NNC eru ov ervan, hvílitímar og trygg manning, sjórán og STCW sáttmálin, eitt av nógv umrøddu evnunum er spurningurin um manning eftir sáttmála mótvegis fastari manning til einstaka skipið;

– Sum dømi hevur kjak í NNC gjørt greitt, at semja er í norðurlondum um ikki at arbeiða fyri at manna eftir sáttmála – heldur ímóti tí.

Ein annar spurningur av beinleiðis áhuga er, hvussu nógv STCW sáttmálin skuldi fara út í staklutir. Andreas Nordseth vísir til eitt altjóða rák, har fleiri lond arbeiða fyri einum millumtjóða sáttmála, sum fer rættliga nógv í smálutir. Til dømis kann spurningurin vera, um sáttmálin skuldi havt ein part, har greinað er í æsir um skipslektrikarar ella um førleiki hjá elektrikarum átti at verið roknaður sum hoyrandi til førleikar hjá maskinmeistarum.

Hvat Danmark viðvíkir, halda vit, at sáttmálin átti at verið so breiður og smidligur sum gjørligt, tí tað gloppar dynnar fyri møguleikanum at gera mun. Ju meira detaljaraður sáttmálin verður, tess torførari verður tað fyri dygðar farmaflutning at gera mun í altjóða høpi.

Altjóða týðningur

Og tað er júst her, tey drúgvu kjakini í NNC gerast avgerandi. Heimurin er stórus, og nógv eru tey, sum vilja hava sín part; tað er avgerandi, at vit semjast á økjum, sum eru umráðandi at arbeiða fyri, og sum hava týðning í møguligum dygðarfarmaflutningi, sigur Andreas Nordseth.

Sjálvandi koma umboð fyri myndugleikarnar ikki til fullkomnar semjur um tey nógv málini, tey skifta orð um eftir einum degi á NNC. Hvørt land hevur síni sjónarmið og grundir – og sjálvandi eru handilsflotarnir ógvuliga ymiskir. Samstundis eru myndugleikarnir bundnir av nógvum ymiskum heimildum, tá tey fara í altjóða fora – millum annað frá ES.

– Hóast hetta hava tey góðu kjakini í NNC týðning, tá vit hittast til aðrar tingingar. Vit kenna ikki einans áskoðanir hvør hjá øðrum, men eisini grundina aftanfyrri áskoðanirnar – og tað lættir ofta um tingingarnar.

Smidligar starvsváttanir

Í sambandi við STCW sáttmálan umtalar Andreas Nordseth smidligar starvsváttanir, hetta hevur verið týðandi spurningur í Danmark, men hevur fingið harðliga mótstöðu – eisini frá norðurlenskum skiparum og navigatørum:

– Millumtjóðasáttmálin letur upp fyri møguleikanum, at ein maskinistur kann fáa upplæring og váttan fyri at starva sum brúgvavakt, ella at ein stýrimaður kann fáa váttan fyri vakt í maskinrúminum. Men hví ikki loyva øðrum bólkum upplæring og starvsváttan, so skipini kunnu hava smidligari samanseting av førleikum. Tað snýr seg um at siga: hvat krevst fyri at gera hetta ávísa arbeiðið – og síðan læra og geva fólk váttan fyri ávísa arbeiðið.

– Á ein hátt, haldi eg, mugu vit halda fast upp á fakmentanina, sigur Andreas Nordseth, men hinvegin áttu vit kanska at blandað kortini av nýggjum og tikið eitt stig móti nýggjum tíðum!

Avbjóðingar heima

– Fyri tveimum árum síðan tosaðu øll í hesum landinum um at útvega tilgongd til vinnuna. Ein øgilig orka er lögð í tað, og nú kunnu vit kanska siga, at samanumtikið hava vit nátt málinum – men sjálvandi mugu vit halda á, so at tað at útvega nýggjar limir stendur við, sigur Andreas Nordseth og undirstrikar

– Tað merkir, at vit nú mugu flyta fokus á at varðveita og tryggja førleikar til Bláa Danmark.

Tá ið vit tosa um Danmark og



farmaflutning, slepst ikki undan at nevna altjóða kreppuna, sum týðiliga hevur rakt danskan farmaskipaflutning hart, tó hevur Andreas Nordseth tað sjónarmið, at

– Vit eru siglandi fólk frá gamlari tíð, vit eru væl fyri at koma ígjøgnum kreppuna. Vit hava sæð tað fyrr – yngri sjófaratjóðir koma nú í harða kapping og kreppu fyrstu ferð. Vit hava fyrsta floks útbúgvingarskipan, og vit hava eina farmaflutningsvinnu, sum er væl fyrireikað og sum hevur klárað aðrar kreppur; tey vita, hvussu tey skulu gera.



DONSK FAKTA

Nýggir limir

Danska sjóvinnan hevur seinastu árin framt átak fyri at fáa fleiri ung fólk í sjóútbúgving og upplæringarskeið, serliga útbúgving til skiparar og stýrimenn. Málið er at fáa uml. 200 ung fólk at fara undir skipsførara- og stýrimannaútbúgving um árið – og tað talið varð nátt bæði í 2008 og 2009.

Men trupulleikar eru at finna skip í landinum til teir ungu studentarnar – serliga eftir at figgjarkreppan rakti nógv dansk farmaskipafeløg, sum longu seta bíligari útlenskar yvirmenn ístaðin fyri teir donsku.

Danski haldilsflotin

1. mai í 2009 vóru 541 farmaskip skrásett undir donskum flaggi – tað svarar til 12,8 milliónir tdw og 10,5 milliónir BT.

Umframt skipini, sum eru undir donskum flaggi, hevði Danmark raksturin av í alt 32 milliónum BT í 2009.

Donsk farmaskipafeløg eiga trý prosent av heimstonnasjuni og sigla við upp í 10 prosentum av heimshandlinum. 6 ella 7 prosent av heimstonnasjuni verða stýrd úr Danmark.

Donsku farmaflutningsfeløgini høvdu í 2009 ein vinning í útlenskum gjaldoyra á 190 milliarðir ‘krónur’ – samsvarandi 20 prosentum av samlaða vinninginum, Danmark hevði í útlenskum gjaldoyra.

Í september 2008, sigldu 9.500 danskir ríkisborgarar við donskum skipum, harav 3.400 yvirmenn. 2000 úr Skandinavia og ES londum og 4.800 úr øðrum londum.

Danskir yvirmenn á sjónum

Ein felagsskapur fyri øll í leiðandi støðu í Bláa Danmark – navigatørar,

maskinmeistarar, loðsar og fólk í starvi hjá myndugleikum og í havnum.

30 september 2009 høvdu Danskir yvirmenn á sjónum 3083 aktivar limir, 228 lesandi og 1106 eldri limir, samanlagt 4417.

DIS

Manning á skipum, skrásett í donsku altjóða skipaskrásetingini – DIS – fáa nettoløn útgolna, sum ikki kemur undir skattskyldu. Harafturat fáa sjómenn skattavirði av øllum frádráttum. Skipanin er tengd at donskum skipaeigarum, og danskir sjómenn kunnu ikki taka skattafrimunirnar við sær umborð á útlensk skip.

Tonnasjuskattur

Í 2002 setti Danmark eina tonnasjuskattaskipan í gildi. Skipanin hevur við sær, at í staðin fyri vanliga skattskylduga inntøku er ein hugsað inntøka grundað á tonnasju hjá reiðariðnum. Á henda hátt verður skatturin útskrivaður uttan mun til inntøku, og um reiðarið hevur vinning ella ikki.

Danska tonnasjuskattaskipanin íroknað skattastig, er kappingarfør og líkist skattaskipanum, sum longu eru settar í gildi í Hollandi, Bretlandi, Týsklandi og aðra staðni.

Tonnasjuskattur er ætlaður til farmaskipafeløg, skrásett í Danmark, ES feløg, sum arbeiða fast í Danmark og eina og hvørja fyrritøku, sum eigur skip, hvørs leiðsla hevur heimstað í Danmark, treytað av, at felagið rindar skatt í Danmark.



Eftirløn
er einki
at bíða við

FÓROYABANKI

www.foroya.fo

Olja í brennideplinum

Tekstur: Sjúrdur Heinesen

Seinastu árin hava vit hoyrt nóg um ymisk tiltøk til tess at minka oljunýtsluna og at finna alternativar møguleikar til at framleiða orku.

Ein høvuðsorsøk til hesa tilgongd er CO₂-útlátið frá oljubrenning, sum verður mettt at skunda undir upphiting, men fleiri aðrar orsøkir gera seg galdandi, t. d. dálkingarvandi og ikki minst støðugt hækkingi oljuprísir.

Tað verður tí arbeitt á nógvum mótum og á ymiskum støði fyri at minka um oljunýtsluna og øll kunnu vera við, heilt frá vanligum brúkarum og til granskingarstovnar á hægsta stigi.

Eisini í Føroyum verður hugsað í hesum rásum. Tað er eingin ivi um, at her kann gerast nóg afturat, fyri at minka um oljunýtsluna.

Oljunýtsla við fiskiskipum

Tað krevst orka til at fiska og tað eru nógvi lið í fiskiskipi, sum ávirka ta samlaðu orkunýtsluna. Skipini verða enn drivin við olju og sjálvst um tað eisini verður arbeitt við alternativum, so gongur helst drúgv tíð, áðrenn nakað annað enn olja verður vanligt til orkuframleiðslu umborð á fiskiskipum.

Tað verður tí í fyrsta umfari ein hørð kapping um at fáa sum mest av veiðivirði fyri hvønn litur av olju og hetta er tann avbjóðing, sum ein og hvør fiskivinnutjóð hevur.

Samstarv um tiltøk

Í Føroyum hevur hugsanin um at optimera allar liðir í fiskiskipi fyri at lækka oljunýtsluna vundið frama og nú eru ítøkilig stig tikin til at samskipa hetta arbeiði.

Eitt samstarv er skipað millum Havstovuna, Jarðfeingi og Maskinmeistarafelagið og ein bólkur er settur við hesum limum: Bjarti Thomsen og Kristian Zachariassen frá Havstovuni,

Bjarti Thomsen og Kristian Zachariassen á básinum hjá Havstovuni.



Rástevna og framsýning var í Instituto Feiral de Vigo

Meinhard Eliassen frá Jarðfeingi og Páll Hansen og Sjúrdur Heinesen frá Maskinmeistarafelagnum.

Sostatt er talan um umboð fyri teir stovnar, sum fáast við fiskivinnutøkni og orkumál og fyri teir persónar, sum dagliga umsita oljunýtsluna umborð á fiskiskipum. Bólkurin samstarvar sjálvandi eisini við meistarar, skiparar og reiðarar og tað hevur longu nú víst seg, at tað er sera positivur vilji frá øllum pørtum til at gera nakað munagott við hesi viðurskipti.

Tað fyrsta, sum bólkurin er farin í holt við, er at gera spurnarbløð at senda til maskinmeistarar við fiskiskipum og onkur roynd er gjord til at vita um leisturin er í lagi. Hetta arbeiði

fer at halda fram og endamálið er at gera betri skrásetingar av oljunýtsluni, bæði í samlaðum tølum, men eisini í samband við teir ymisku aktivitetir, sum eitt fiskiskip hevur á einum túri.

Rástevna og framsýning í Vigo

Tað verður sjálvandi arbeitt við hesum nógva aðrastaðni og í døgnum 18. mai – 20. mai var altjóða rástevna hildin í Vigo í Spaniu við heitinum „e-fishing“ – 1st International Symposium on Fishing Vessel Energy Efficiency and vegna tann føroyska bólkinn luttóku Bjarti Thomsen, Kristian Zachariassen og Sjúrdur Heinesen.

Umframt sjálva rástevnuna var eisini ein framsýning og Havstovun hevði

fingið tillutað ein bás, sum Kristian Zachariassen tók sær av at passa.

Vegna føroyska bólkinn hevði Bjarti Thomsen eina framløgu, sum lýsti støðuna í føroyska fiskiflotanum.

Á rástevnuni greiddu granskarar innan sniðgeving av fiskiskipum og fiskiútgerð frá tí teir fingust við, hvussu menningin hevur verið hiðartil og hvat kann væntast innan hetta øki framyvir.

Hvat kann gerast?

Tað eru trýggir høvuðsfaktorar, sum verða mettir at hava týðning fyri orkunýtsluna og hesir eru:

1. Skipasnið
2. Orkuskipanir umborð
3. Sniðgeving av reiðskapi

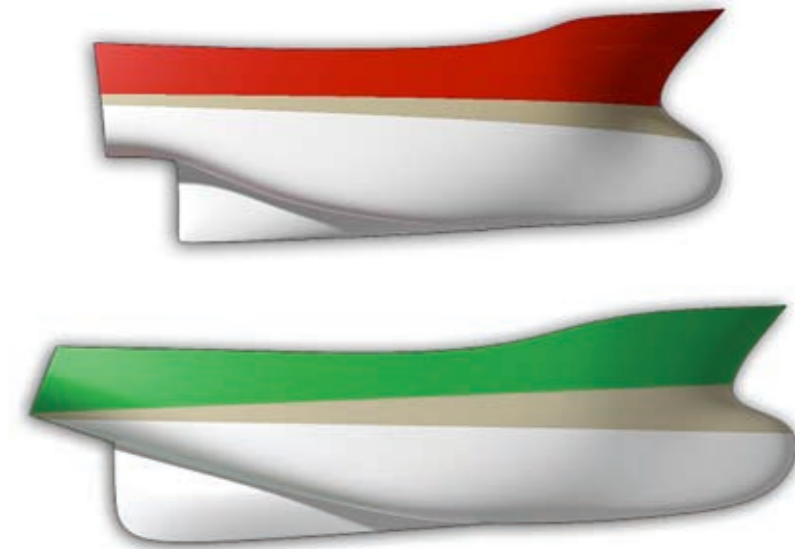
Á rástevnuni í Vigo vóru uml. 30 framløgur, sum allar meira og minni snúðu seg um hesi høvuðsevni og eg fari í stuttum at taka saman um, hvat varð sagt um hetta.

1. Skipasnið

Av tí, at longdin á skipum í nógvum londum hevur verið avgerandi fyri, hvørji fiskirættindi verða givin, ber til at staðfesta, at skipini eru blivin styttri í mun til stødd og útgerð. Norðmaðurin Birger Enerhaug frá SINTEF Fisheries and aquaculture vísti á, at í Noreg er maskinmegin í tíðarskeiðnum frá 1974 til 2000 økt við 275 %, tonsatalið við 209 % meðan longdin bert er økt við 18 %.

Í Onglandi og Írlandi hevur tilgongdin verið tann sama og har hevur tí verið arbeitt við verkætlanini „Green trawler“, har lastarúmdin og maskinmegin er tann sama, meðan longdin verður økt.

Víst var m. a. eisini á, at sniðgeving av hekkuni og tilstreyming til skrúvuna hava stóran týðning fyri orkunýtsluna. Umframt sniðgeving av sjálvum skipinum tosaðu fleiri fyrilestrarhaldarar um sniðgeving av bulbi, slingrikljølum, skrúvum og róðri.



Red & Green trawler. Samanberingar.

Vessel details	Red Trawler	Green Trawler
Length Overall (m)	23.2	27.4
Length Registered (m)	19.8	23.97
Beam (m)	8.2	8.0
Depth (m)	6.45	6.45
Kilowatts (kW)	745	745
Hold capacity (m3)	120	120
Gross Tonnage (GT)	220	267

Tað er ymiskt, hvussu stórar sparingar ymisk snið kunnu geva og sparingarnar eru eisini ymiskar eftir aldurstøddum og hvørjari ferð skipið siglir við, t. d. varð víst á, at við tóvferð uml. 4 míl er besta loysnin helst at hava tvær skrúvur, eins og ankarhandlarar í frílandavinnuni hava.

Tað varð eisini nevnt, at tað er umráðandi, at stødd og kapasitetur skipsins hóskar til veruliga tørvin. Alba Martines Lopez frá Universitetinum í Coruña vísti á, at ofta verða skip bygd sum „multi purpose“ fiskiskip heldur enn at verða serbygd til ávísan fiskiskap. Hetta viðførir at skipini ofta eru ov stór og hava óneyðuga stóran kapasitet – ikki bara á lastini, men eisini á maskinútgerð, tangum o. s. v. Úrslitið verður ov høgur byggikostnaður og hægri rakstrarútreiðslur, serstakliga viðvíkjandi oljunýtslu.

2. Orkuskipanir umborð

Tað er eingin ivi um, at motorframleiðarar gera alt teir kunna, fyri at teirra motorar eru so effektivir, sum gjørligt í mun til oljunýtsluna. Avbjóðing hjá teimum, sum projektera og byggja fiskiskip er at finna røttu motorstøddirnar og her skal bæði hugsast um neyðuga megi til sigling, at hjálpmaskinarí er rætt dimensionerað og at stýriskipanir eru, sum til eina og hvørja tíð kunnu optimera orkunýtsluna í mun til uppgávarnar.

Fiskiskip hava sera fjølbroyttar manøvrur og tey hava eisini støðugt skiftandi tørv á orku til onnur endamál t. d. deksmaskinarí, køling, frysting og upphiting. Sambært skrásetingum hjá spanska felagnum VICUSdt hevur ein línubátur millum 150 og 350 ymiskar manøvrur um samdøgrið.

Tað mest vanliga er, at fiskiskip hava



ein hövuðsmotor, sum gjøgnum eitt reduktiðsgear drívur eina skrúvu, men við atliti til orkunýtslu er hetta ikki altíð tað mest optimala. Royndir hava tí verið gjørdar við kaftyvirfóring við ymiskum samansetingum av dieselmotorum, generatorum, elmotorum og gearum, sum kunnu yvirføra bæði diesel- og elframleidda orku.

Heldur ikki tá ið talan er um orkuskipanir, ber til at vísa á nakra einstaka endaliga loysn, tí eisini her velst um skipastødd, dekkisútgerð, reiðsskap o. a. Roknast kann tó við, at skipanirnar framyvir verða meira fjøltáttaðar og at orkustýringin verður neyvari skipað soleiðis, at minst møgulegt verður brúkt av olju.

Sum nevnt, so er ikki enn nakað veruligt alternativ til oljuframleidda orku umborð á skipum, men seinastu árin hevur týska felagið SkySails gjørt royndir við einum segli, sum hevur skap, sum minnir um fallhjálmar. Seglið er fest frammi á bakkanum, haðani tað verður sent upp eins og ein „drekki“ og hálar í skipið. Ein stýriskipan ger, at seglið alla tíðina flytir seg eftir einari rás, sum líkist einum liggjandi 8 tali.

Sambært felagnum kunnu samlaðu árligu útreiðslurnar til olju lækkast við 10 til 35 % við hesari skipan, sum tó bert er ætlað skipum, sum eru longri enn 30 metrar.

3. Sniðgeving av reiðsskapi

Bjarti Thomsen frá Havstovuni greiddi í sínari framløgu frá, at kanningar hjá teimum vísa, at tað er ógvuliga ymiskt, hvussu nógvur fiskur festur fyri liturin

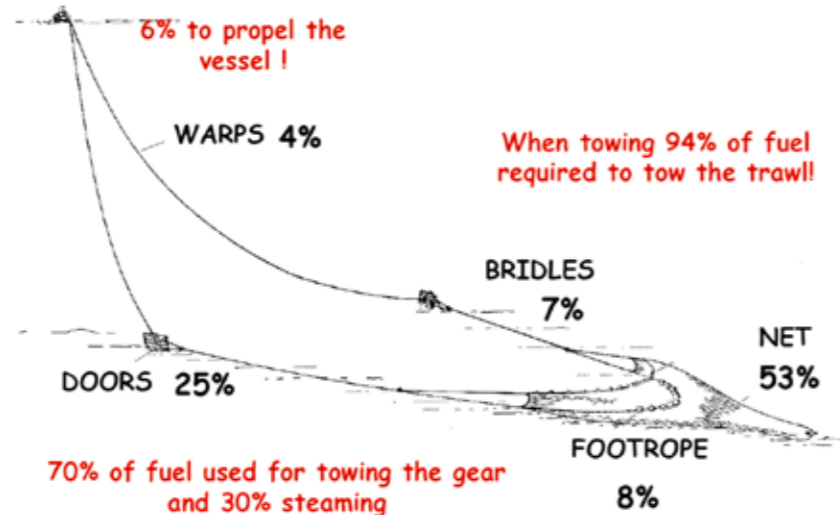
Shipowner survey (2001-2005)

Fuel consumption by metiér: l/kg (min – max)

- Pair trawlers 0.36 (0.21 – 0.70)
- Large single trawlers 0.78 (0.47 – 1.10)
- Large longliners 0.24 (0.17 – 0.60)
- Small single trawlers 0.50
- Factory trawlers 0.63 (1.5 l/kg fillets)
- Pelagic vessels 0.08 (0.07 – 0.09)

Havstovan - Faroe Marine Research Institute

TYPICAL BREAKDOWN OF DRAG FOR A BOTTOM TRAWL



av olju alt eftir, hvønn fiskihátt talan er um. Hann vísti eisini á, at tað kann vera stórir munur millum skip í somu vinnu. Hetta sæst á fylgjandi talvu:

Bjarti vísti eisini á, at reiðsskapur kann flokkast frá passivum til meira og meira aktivan reiðsskap alt eftir, hvussu nógv orka krevst til at fiska.

Troling er mest orkukrevjandi veiðiháttur og mettt verður, at meðan togað verður fara heili 94 % av oljunýtsluni til at hála útgerðina gjøgnum sjógvin.

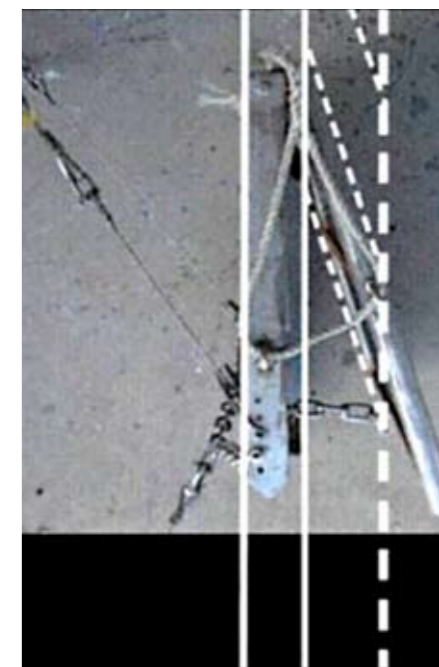
Roknast kann við, at hjá einum trolara fara árliga 70 % av oljunýtsluni til at toga útgerðina gjøgnum sjógvin.

Tað er tí eyðsæð, at nógv verður granskað í hvussu trolútgerð er gjørd. Sjálvt netið kann gerast úr lættari og tynri tilfari sum t. d. Dyneema, sum er syntetiskt fipurtilfar uml. 15 ferðir sterkari enn stál. Arbeitt verður eisini við at finna fram til snið á trolum, sum geva minst møgulega mótstöðu. Viðvíkjandi botntrolum verður arbeitt við at gera rullur (bobbins) sum øll snara parallelt við togrætning fyri at minka sum mest um mótstöðuna.

Trollemmar eru eitt kapítul fyri seg og eins og vit hava hoyrt um royndir í Føroyum við hesum, so verður eisini nógv gjørt aðrastaðni. Eitt dømi er so kallaði batwing, sum eru útviklaðir í Australiu. Hesir lemmar hava ikki hanafót, men eina rammu, har skógvurin er festur upp undir og síðani er lemmurin festur í hesa rammu. Hetta er gjørt soleiðis, at skógvurin ekur parallelt við togrætningin og ikki við sama vinkli sum sjálvur lemmurin.



Vanligur trollemmur



Batwing

Hetta gevur munandi minni mótstöðu frá botninum.

Niðurstøða

Umframt tey nevndu hövuðsevni so vóru eisini framløgur av meira teoretiskum slag, har nógv varð gjørt burtur úr útrokningarhættum og simuleringum.

Talan var samanumtikið um áhuga-verda ráðstevnu sum lýsti, hvørjum arbeitt verður við kring heimin í samband við lækking av oljunýtslu við fiskiskipum og væntandi verður henda ráðstevna skipað sum afturvendandi tiltak annaðhvørt ár.

Vit kunnu eisini staðfesta, at føroyingar eru væl við í menningini og við miðvísu arbeiði kunnu vit uttan iva

veita munandi íkast til framhaldandi menning.

Framsýning

Vigo er havnabýur og fiskiskapur eins og framleiðsla av fiskavørnum hevur stóran týdning. Har verða eisini skip bygd og eitt nú eru onkrir trolarar hjá Fiskavirking bygdur har.

Á framsýningini var hópur av básum har framleiðarar og sölufyrirtekur sýndu fram alla hugsandi útgerð til fiskiskip. Skipasmiðjur og ráðgevandi virkir vóru eisini væl umboðaði.

Ongantið verið so nær hvítum flaggi sum nú

Føroyski skipaflotin hevur góðar møguleikar fyri at koma á altjóða hvítalistan næsta ár. Men so skulu vit av álvara taka okkum um reiggj, tí næsta ár verður eftirlitið við altjóða skipaflotanum munandi hert, sigur stjórin í Skipaeftirlitinum, Vilhjálmur Gregoriussen



Stjóri í Skipaeftirlitinum Vilhjálmur Gregoriussen

– Vit hava ongantíð verið so nær við at koma á altjóða hvítalista við føroyska skipaflotanum, sum vit eru nú.

– Tað staðfestir Vilhjálmur Gregoriussen, stjóri í Skipaeftirlitinum.

Men hann staðfestir eisini, at skal tað eydnast okkum at sleppa á hvítalista við teimum fyrimumum, tað hevur, skulu vit av álvara taka okkum um reiggj.

Og lættari verður tað ikki nú tey 27 evropsku limalondini í Paris Mou (The Paris Memorandum of Understanding On Port State Control) felagsskapinum fara at herða eftirlitið við skipaflotanum frá 1. januar í 2011 at rokna.

Paris Mou er ein sjálvboðin felags-

skapur, har limalondini eru samd um at seta felagskrøv til skip, sum sigla upp á havnirnar í limalondunum, og 1. januar í 2011 eru tey samd um at herða eftirlitið við skipum, sum koma í havn í einum av limalondunum.

Í øðrum pørtum í heiminum eru aðrir felagsskapir av sama slag, sum eisini hava ásett síni felagskrøv til skip, sum sigla upp á teirra havnir.

Føroyar hava sett allar altjóða avtalur og sáttmálar í gildi, og sostatt verða vit eisini umfatað av nýggju reglunum.

Eftirlitið í Paris Mou ber í sær, at tá ið skip koma í eina havn í einum limalandi, hevur myndugleikin heimild til at fara umborð at kanna skipið.

Í hesum eftirliti verður kannað eftir, um skipini lúka øll altjóða krøv og teir altjóða sáttmálar, sum eru.

Kanningarnar umfata bæði, um

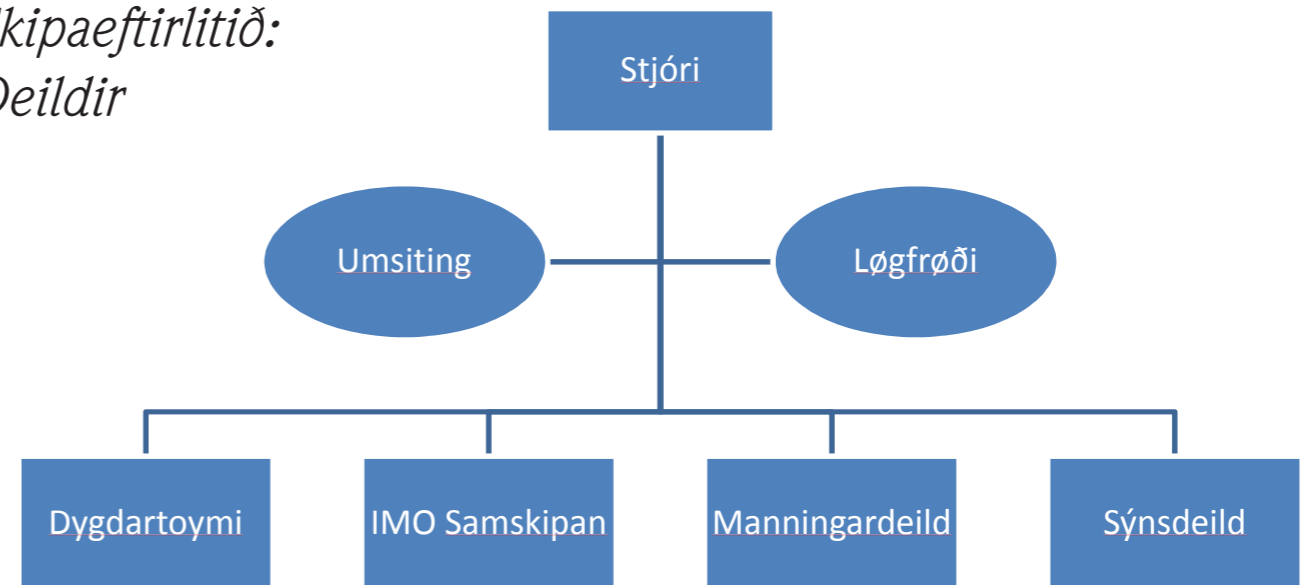
skipið lýkur teknisk- og konstruktionskrøv, sum eru ásett í SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) sáttmálanum. Men kannað verður eisini, um operationellar mannagongdir verða hildnar eftir STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) sáttmálanum, sum ásetir krøv um útbúgvingar og førleikar hjá manningunum.

– Eini 90% av øllum óhappum, sum henda á sjónum, eru menniskjanslig mistøk og tí verða operationellar mannagongdir eisini kannaðar, sigur stjóri í Skipaeftirlitinum.

Arbeitt verður eftir *No More Favourable Treatment* prinsippinum, sum alto merkir, at munur skal ikki gerast á skipum, sama hvørjum landi, tey koma úr.

Sostatt verða øll skip viðfarin eins, sama um tey koma úr einum Paris Mou landi ella ikki og sama um tey

Skipaeftirlitið:
Deildir



koma úr einum landi, sum hevur sett viðkomandi, altjóða sáttmálar í gildi ella ikki.

Tað stutta av tí langa er, at øll skip skulu lúka tey krøv, sum verða sett í tí landinum, sum tey sigla til, sama hvat flagg tey annars bera á hekkuni.

– Eru viðurskiftini ikki nøktandi, kann skipið verða afturhildið í óásetta tíð, til viðurskiftini eru fingin í rættlag, sigur Vilhjálmur Gregoriussen.

Krøvini herðast

Stjóri í Skipaeftirlitinum sigur, at í Paris Mou felagsskapinum hava tey nú eftirtey tey eftirlit og tær mannagongdir, sum hava verið, og niðurstøðan er, at eftirlitini við skipum skulu gerast enn betri.

Sostatt er semja um at seta NIR (*New Inspection Regime*) í gildi frá 1. januar 2011 at rokna.

Í hesum sambandi er ætlanin at flokka skipini øðrvísi og at seta aðrar mannagongdir í verk enn higartil.

– Áður var tað so, at flaggstátirnir og klassafeløgini vórðu bólkað í ein svartan lista, ein gráan lista og ein hvítan lista. Men frá 1. januar verður

tað harafturat so, at útgerðarfeløgini eisini verða flokkað í ein ávísan mun.

Samstundis verða skipini flokkað øðrvísi, tí nú skulu tey flokkað í „high risk“ og „low risk“ skip.

– Tað er ein fløkt skipan, sum skipini verða flokkað eftir, men í høvuðsheitum er talan um eina samansjóðing av tekniskum krøvum og aldri. Í hesum sambandi verða skip í høvuðsheitum býtt sundur í tveir bólkar, tey, sum eru yngri enn 12 ár og tey, sum eru eldri. Men eitt skip, sum er eldri enn 12 ár, kann saktans verða eitt „low risk“ skip, tá ið tann tekniska metingin er tikin við.

Kortini hevur aldurin ein ávísan týðning fyri, hvørji skip verða útvald til kanningar, tá ið tey koma í havn.

Frá 1. januar 2011 skulu øll „high risk“ skip, og ávís skipasløg, sum eru eldri enn 12 ár, boða frá minst 72 tímar, áðrenn tey koma í eina Paris Mou havn. Men er tað styttri enn 72 tímar at sigla, skulu tey boða frá, áðrenn tey loysa.

Tey skipasløg, sum hava 72 tíma fráboðanarskyldu, eru -umfamt „high risk“ skipini- øll ferðafólkskip, olju-

gas- og kemikalíuskip og skip, sum føra bulklást.

Tey skulu so aftur boða frá 24 tímar, áðrenn tey koma í havn, og aftur her er tað galdandi, at er tað styttri enn 24 tímar at sigla, skulu tey boða frá, áðrenn tey fara úr havnini, tey liggja í. Tey skulu eisini boða frá, akkurat nær tey koma í havn, og nær tey loysa aftur.

Ongantið verið nærri

Hinvegin leggur Vilhjálmur Gregoriussen dent á, at eitt skip kann ikki verða flokkað sum eitt „low risk“ skip uttan so, at tað er á hvítalista.

– Føroyar eru á gráa lista, men vit hava ongantíð verið so stutt frá at koma á hvítalista sum nú.

Hann sigur, at í lötuni hava vit eitt frávik upp á 0,22, og koma vit niður á 0, eru vit á hvítalista.

– Høpnast tað okkum so væl, at onki føroyskt skip verður aturhildið, tað, ið eftir er av árinum, hava vit møguleikan at koma á hvíta listan.

– Men hyggja vit at søguni, verða føroysk skip afturhildin í ymsum havnum hvørt tað einasta ár.



Christel Christoffursen, skrivstovukvinna



Petur Elias Nielsen, lögfrøðingur



Jákup K. Poulsen, skipaeftirlitsmaður

– Tað er ymiskt, hvussu leingi skip verða afturhildin, men tey sleppa so ikki at loysa aftur, fyrrenn viðurskiftini, sum eru orsøkin til, at skipið er afturhildið, eru rættað.

Vilhjálmur Gregoriussen sigur, at tað er ymiskt, hvussu leingi føroysk skip verða afturhildin.

Tað kann vera alt frá einum degi, til nakrar dagar, men í allarringasta føri hava skip verið afturhildin mánaðir.

– Stjórin í Skipaeftirlitinum sigur, at hetta kostar sjálvandi bæði tíð og pengar, og tí er tað stak óheppið fyri skipsraksturin.

– Fyrr vóru tað oftast teknisk brek og konstruktionsbrek, sum elvdu til, at skipini blivu afturhildin.

– Men eftir tí, vit síggja nú, er tað mest umsitingarligt ósketni av ymsum slag, sum gera, at føroysk skip verða afturhildin. Talan kann vera um, at ein yvirmaður ikki hevur røttu pappírini, at siglingarbókin ikki er ferd eftir forskriftunum o.s.fr.

Hann heldur, at orsøkin til hetta ósketni kann vera, at útgerðarfeløgini eru smá og hava líttla umsitingarliga orku sostatt kann tað vera torført hjá teimum at dagføra sína vitan um tey ymsu krøvini, so hvørt tey herðast og broytast – og tað gera tey alla tíðina.

– Tað eru serliga skip hjá smáum útgerðarfeløgum, sum koma í ta støðu, at tey verða afturhildin.

Hvat skal so til, fyrri at vit kunnu koma upp á hvíta lista?

– Tað, sum Skipaeftirlitið kann gera, er at halda eitt vakið eyga við skipunum í „high risk“ bólkinum og at kunna reiðarar um støðuna og tað hava vit roynt hetta seinasta árið.

– Vit hava eisini havt reiðarar til samrøðu at greiða teimum frá, hvussu stóran týðning hetta hevur og hvussu neyðugt tað er at ansa eftir. Vit hava eisini havt kunnandi tiltak á Vinnu-háskúlanum.

Annars fer Skipaeftirlitið nú at taka brúkaragjald frá skipunum fyrri at kunna veita teimum eina betri tænastu, sum hann sigur.

Gjaldið verður roknað út eftir aldri og stødd á skipunum. Tilsamans væntar Vilhjálmur Gregoriussen at tað fer at útvega Skipaeftirlitinum inntøkur til eitt ella hálvannað ársverk afturat.

– Tað fer at gera okkum betur før fyrri at kunna um hesi viðurskiftini, tí so kunnu vit seta fólk av burturav til hetta arbeiði, sigur Vilhjálmur Gregoriussen.

Men hann heldur eisini, at tað hevur stóran týðning, at reiðarafelagið,

manningarfeløg og onnur avvarðandi feløg taka støðuna í álvara og eggja til at hava viðurskiftini í lagi.

Stóran týðning

Sjálvur staðfestir hann, at tað hevur stóran týðning at føroyski flotin kemur upp á hvítalista.

– Bara skip, sum eru skrásett undir einum flaggi á hvítalista hava møguleika at koma í „low risk“ bólkin og tey eru ikki so oftani fyrri eftirliti, sum hini. Tað kunnu ganga heilt upp í trý ár ímillum, at „low risk“ skip verða kannað, tá ið tey koma í havn.

Hinvegin kunnu „high risk“ skip vænta at verða kannað hálva hvørt ár.

– Tað er rættiliga tíðarkrevjandi at fáa eftirlitið umborð, fyrri ikki at tala um, vissi øll viðurskifti ikki eru í lagi og skipið verður afturhildið.

Stjórin á Skipaeftirlitinum sigur eisini, at skip við hvítum flaggi hava uttan iva størri marknaðarvirði í sambandi við sølu ella chartur enn onnur skip.

– Tað nýggjasta, vit síggja, er, at tryggingarfeløgini eisini eru farin at áseta gjöldini eftir hvørjum lista skipini á.

– Og so er tað ikki at gloyma, at tað økir sjálvandi um trygdina á sjónum,

at øll viðurskifti eru í lagi og sostatt hevur tað nógvar fyrimumur, sigur Vilhjálmur Gregoriussen.

Onki eftirlit her

Føroyar eru ikki við í Paris Mou, men vit eru ein útjaðari í sjókinum í Evropa. Men sum støðan er nú, fara vit ikki at hava eftirlit við skipum, sum koma í føroyska havn.

– Tað hevur skipaeftirlitið ikki arbeiðsorku til, sum umstøðurnar nú eru, sigur hann.

– Uppgávan hjá Skipaeftirlitinum er fyrst og fremst at hava eftirlit við føroyskum skipum, so tað raðfesta vit sjálvandi fremst, og sum støðan er nú, hava vit ikki orku til meir.

Og tað heldur hann er spell, tí tá ið Føroyar eru í evropiskum sjóki, vildi hann helst, at vit eisini verða ein virkin partur í hesum arbeiðnum.

– Okkara visjónir røkka út um okkara egna sjómarg og høvdu vit havt orku til at tikið ein virknan lut, høvdu vit eisini gjørt okkara fyrri at bøta um trygdina á sjónum.

Hann sigur, at hann hevur eisini verið í samband við stjóran fyrri Paris Mou, og hann hevur stóran áhuga í at vit kunnu gera eftirlitini í føroyskum havnum, tí vit eru ein útjaðari, og

teimum hóvar illa, at vit hava eitt svart hol mitt úti í Atlantshavi, har tað ikki ber til at gera eftirlitini.

Men hinvegin: At gera slík eftirlit eru ikki eitt krav til nakran. Tað er ein rættur, sum hvørt land sær hevur.

Í Íslandi eru tvey ársverk sett av til hetta eftirlitið, men í Føroyum hevði tað kanska verið eitt sindur minni, metir Vilhjálmur Gregoriussen.

Aldurin týðning-men ikki avgerandi

Annars arbeiðir Skipaeftirlitið sjálvft eftir altjóða IMO (*International Maritime Organisation*) reglunum og hevur eftirlit við, at føroysk skip lúka tey.

Men Skipaeftirlitið hevur eisini heimild til at seta serlig føroysk krøv í gildi, akkurát sum varð gjørt við Herkules, tá ið Skipaeftirlitið setti serlig krøv til sprinklaraskipanina umborð.

Hinvegin hevur Skipaeftirlitið sjálvft eftirlitið við skipum styttri enn 24 metrar, men eftirlitið við størri skipum er útveitt til klassafeløgini.

Hann heldur ikki, at trupulleikar standast av skipunum, sum eru komin í FAS.

– Tað eru nøkur svensk skip komin í FAS, og tey eru yvirhøvar á sera góðum

standi. Svensku útgerðarfeløgini eru yvirhøvar dugnalig at lúka krøvini, og á hesum øki mugu vit bara ásanna, at tey eru meiri professionell enn summi føroysk feløg.

– Tað eru eisini komin nøkur eldri skip í FAS. Yvirhøvar eru fleiri trupulleikar við eldri skipum, men eru tey væl hildin, eru ongir trupulleikar. Hinvegin kunnu trupulleikar eisini standast av nýggjum skipum.

Kortini endurtekur Vilhjálmur Gregoriussen, at hóast aldurin hevur týðning, er hann ikki altavgerandi, tí eldri skip kunnu saktans vera væl hildin.

– Hinvegin staðfestir hann at summi lond eru nú eisini farin at seta aldursmark á fyrri skip, sum kunnu skrásetast hjá teimum.

Tilsamans eru útvið 1000 skip skrásett í Føroyum, harav 46 skip eru í FAS.

Tíðindi frá Føroya Skipara- og Navigatørfelag



23-03: Vinnuháskúlin

AP-Møller hevði eina framløgu, har teir bjóðaðu aspirantpláss og siglings-tíð til teir, sum mangla hesa. Fleiri undraðust yvir, at hetta hendir samstundis sum teir bjóða sínum fólki frá-faringaravtalu. Umboðið fyri reiðarí segði, at APM hevði eina avtalu við danska Vinnuháskúlinum at seta 210 næmingar í starv – á hvørjum árið. Reiðaríð kundi kortini ikki tryggja næmingunum starv eftir lærutíðina.

24-03: FSN

Nevndarfundur í FSN, nógv varð tosað um ymiskar trupulleikar við Samlags-tryggingini.

25-03: Fiskimálaráðið

Fundur í arbeiðsbólkinum, sum viðger inntøkurtrygdina.

26-03: Tróndur í Gøtu

Framsýningartúrur við nýggja Tróndi í Gøtu. FSN ynskir reiðarínum tillukku og góða eyðnu við skipinum.

07-04: Tinganes

Kærumál um manningarskjal til viðgerðar í sjóvinnuráðnum. FSN hevði kært, við kravi um at eitt farmaskip skuld hava tveir stýrimenn. Endalig avgerð bleiv útsett til seinni fund.

07-04: Dómhúsið

FSN fordi eina sak fyri ein lim, har reiðarin vildi afturhalda hýru fyri møgulig endurgjaldskrøv. FSN fekk fult viðhald, reiðarin hevur síðani kært til Landsrættin. Vit hava framt arrest í skipinum fyri hýrukravi.

08-04: Vestara Bryggja

Manningarfeløginu tosaðu saman við Faroe Seafood um ætlanir teirra at gera ensilagu tangar í skipini. Feløginu vístu ætlanini vælvild og eru sinnað at gera eina tíðaravmarkaða seravtalu fyri ensilaguna.

09-04: MF

Manningarfeløini og Reiðarafelagið fyri Farmaskip hittast og tosa um eitt felags tilmæli til Fígghjarmálaráðið um eftirlønarviðurskifti hjá FAS-arum.

09-04: FSN

Blaðnevndarfundur.

13-04: Fiskimálaráðið

Fundur í bólkinum, sum skal gera tilmæli um inntøkurtrygdina.

16-04: FSN

Fundur við Christian Andreassen um kæru til Løgtingsins Umboðsmann um manglandi avtalu fyri tænaðum hjá Fiskiveiðueftirlitinum.

26-04: Fiskimálaráðið

Fiskivinnuráðið viðgerð millum annað kunngerð um makrelveiðu.

27-04: Starvsmannafelagið

Strandferðslanleggurframtvevuppskot um Skopunar- og Nólsoyarleiðina. Feløginu hava síðan hoyr limirnar, og hava vrakað bæði uppskotini. Ósemja er framvegis um arbeiðsætlanir fyri hesar leiðir.

29-04: Vinnuháskúlin

Fundur í Maritima Útbúgvingarráðnum.

10-05: FSN

Blaðnevndarfundur í Mið og Magn.

11-05: FSN

Fundur við svensku deildina hjá Switser um innflagging í FAS. Hetta reiðaríð er partur av Mærsk samtakinum og rekur smærri sleipibátar.

11-05: Dómhúsið

Fundur um sjóveðrættarkrøv í West Freezer. FSN hevur nú fingið tilsøgn um at okkara hýrukkrøv verða goldin.

21-05: Havstovan

Úrslit av yvirlitstrolingum og gróðurkanningum vóru lagdar fyri vinnuna.

Tað hevur ongantíð verið so nógvur gróður so tíðliga á árinum, síðan gróðurkanningarnar byrjaðu.

21-05: Mentanarhúsið, Fuglafjørður

P/F Vinnan skipaði fyri samkomu fyri allar manningarnar. Um leið 70 mans vóru møttir, umboð fyri Lívstrygging og Betri Pensjón tosaðu um tryggingar og eftirløn. Fiskimannafelagið og FSN høvdu hvør sítt innlegg um ymisk sáttmálaviðurskifti. Felagið Nótaskip greiddi frá makrelmálinum. Borðhald varð eftir fundin, eitt frálíkt tiltak, sum onnur reiðarí saktans eisini kunnu skipa fyri.

25-05: FSN

Nevndarfundur.

01-06: FSN

Fundur við reiðaríð Nor-Lines um setanarviðurskifti hjá norskum sjómmonnum við FAS-skipum.

03-06: Hafnia

Umboðsráðsfundur í Realinum. Útlitini fyri vinnuna vóru umrødd og rokniskapurin varð framlagdur.

03-06: Føroya Banki

Bankin kunnaði FSN um sína eftirlønarskipan. Føroya Banki er nú góðkendur av Fígghjarmálaráðnum til at umsita almennar pensjónsuppsparingar.

03-06: FSN

Blaðnevndarfundur.

07-06: Kaffihúsið í Vágsbotni

Lívstrygging kunnar FSN og MF um gongdin í samlagstryggingin. Tíverri hava nógvir skaðatilburðir verið, gjaldið má tí nokk hækkast nakað. Rentan fyri eftirlønarpupsparingar verður 3,5 % fyri 2009, LÍV fer í heyst at bjóða eina skipan fram við marknaðarrentu og íløgumøguleikum.

08-06: Dómhúsið

Tvingsilssøla av trolbátinum Sigrun.

Makrelur og annað gott

Nú um dagarnar valdar ein sannur klondyke stemningur í vinnuni. Fleiri siggja fyri sær stóran vinning av einum komandi makrelfiskiskapi.

Føroysk fiskivinna hevur seinastu árin verið fyri einari munandi afurgongd. Samlaðu avreiðingarnar eru minkaðar við umleið 40%.

Í 2006 vóru avreiðingarnar 2473 mill og í 2009 1528 mill. Minkingin fyri heimaflotan og fjarfiskiflotan eru nøkulunda javntstórar.

Nú er móguleiki fyri at vinna nakað av minkingini innaftur. Allir skipabólkar hava hvør í sínum lagi góð argument fyri, hví júst teir skulu hava makrelkvotu. Summir mæla til varsemi, tí teir stúra fyri avleiðingum á øðrum økjum, um vit einvíst áseta okkum eina stóra kvotu.

FSN hevur limir í øllum bólum, so vit kunnu ikki taka støðu til um nakran annan. Men eitt er greitt, tað er, at ferðandi fiskastovnar fara eisini í framtíðini, at broyta ferðingarmynstur

09-06: Tinganes

Sjóvinnuráðið tekur avgerð um kæru av manningarskjali. Skipa-eftirlitinum verður álagt at seta tveir stýrimenn á eitt farmaskip. Stovnur hevði annars bert ásett tann eina, skipið er 98 metrar langt og 3800 BT.

10-06: Norðurlandahúsið

Norðurlandsk seminar um umsiting av fiskirættindum og fiskatilfeingi.

14-06: Fiskimálaráðið

Fiskivinnuráðið viðgerð uppskot frá Reiðarafelagnum um, hvussu fiskidagarnir kunnu skerjast.

fyrí seg aftur skjótt. Skulu nótaskipini og aðrir, tá fáa part av toskinum ?

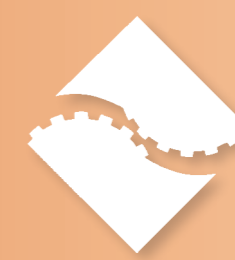
Uppbýtið í veiðibólkar fer kanska at hvørva í framtíðini, soleiðis at allir hava loyvi at veiða alt. Um fiskirættindi skulu bjóðast út á almennari sølu, so er spurningurin, um vit skulu hava avmarkingar millum skipabólkar. Útboðið er ikki veruliga alment, um øll ikki hava høvi at keypa.

Fleiri ídnaðarskip eru skift út við frysti- og verksmiðjuskip, og nú hevur onkur ætlanir um at skifta ein djúpvatnstrolara út við eitt nótaskip. Ein gløggur løgfrøðingur hevur funnið útav, at einki í lógini forðar fyri, at lemmatrolarar kunnu partrola.

Ja, sanniliga stendur ein spennandi tíð fyri stavni.

Føðingardagar hjá limum okkara

Kristjan Karl Eliassen	2. juli 1960	50 ár
Knút Høggagarð	3. juli 1970	40 ár
John M. Poulsen	4. juli 1970	40 ár
Jákup Hammer Gøthe	4. juli 1950	60 ár
Eiler Mikkelsen	5. juli 1950	60 ár
Súni Eliassen	6. juli 1960	50 ár
Jógvan Páll Hammer	12. juli 1960	50 ár
Esben Poulsen	12. juli 1960	50 ár
Jonhard Einar Johannesen	21. juli 1970	40 ár
Marius J. Sørensen	22. juli 1960	50 ár
Heðin Hansen	25. juli 1960	50 ár
Jóan Petur í Soyly	25. juli 1950	60 ár
Rolvur Sivertsen	28. juli 1940	70 ár
Tommy S. Sivertsen	3. august 1960	50 ár
Ólavur Suni Marius Fløtt	4. august 1950	60 ár
Birgir Michelsen	9. august 1950	60 ár
Janus Sørensen	16. august 1950	60 ár
Jens Sigurd Justesen	20. august 1960	50 ár
Edvard E. Frederiksen	22. august 1960	50 ár
Zakaris Jacobsen	28. august 1960	50 ár
Steintór Debes	30. august 1960	50 ár
Petur Pauli Nolsøe	4. september 1940	70 ár
Debes Sivertsen	12. september 1970	40 ár
Thorleif Eiðisgarð	15. september 1950	60 ár
Hilmar Petersen	20. september 1950	60 ár
Niklas Sofus Norðgerð	25. september 1970	40 ár
John Mikkjal Godtfred	28. september 1970	40 ár
Árni Kjærbaek	30. september 1940	70 ár



Brot úr dagbókini hjá Maskinmeistarafelagnum

09.03.2010: Føroya Banki
Kunning um framtíðar tilboð um eftirlønarskipan hjá bankanum.

12.03.2010: FSN
Blaðfundur Mið og Magn

15.03.2010: LÍV
LÍV ger uppskot til eina orðing, sum heilt greitt fríttstillaðir limir viðv. vali av eftirlønarfelag. Sambært høvuðsavtaluni, so hava limir í MF altíð kunnað valt annað felag um tað ikki er staðfest í sáttmálanum, at tað skal vera LÍV

26.03.2010: MF
Nevndarfundur. 8 mál á skránni.

06.04.10: MF
Fundur við Havstovuna um kanning av oljunýtlu hjá fiskiskípum, partarnir eru samdir um at gera eitt skema til hesa kanning.

07.04.2010: MF
Fundur millum Furetank, Nolsø Shipping, MF, FSN og FF.

Upplýst varð, at Nolsø Shipping nú er limur í RFF. Viðvíkjandi filipinarum skal roknast við ITF-standard sum mininum og avtalur vera millum føroysku manningarfeløgini, RFF og filipínska felagið AMOSUP. Rumenarar koma undir somu avtalur sum svíar.

07.04.2010: Portugalið
Fundur í Sjóvinnuráðnum.

08.04.2010: Fiskavirking
Fundur millum fiskavirking og MF, FSN og FF

Fiskavirking greiddi frá, at teir ynskja at kunna vísa, at teir gagnnýta allan fongin, t.v.s. eisini innvøllir og fisk, sum ikki kann avreiðast. Umboðini fyri feløgini søgdu seg vera sinnaði til at taka undir við ætlanini og at

gera eina tíðaravmarkaða avtalu um, hvussu avroknast skal.

09.04.2010: MF
Fundur millum Reiðarafelagið fyri Farmaskip, MF, FSN og FF. Til viðgerar var eftirløn hjá sjófolki undir FAS.

Feløgini vóru samd um, at heita á avvarðandi myndugleikar um at skipa soleiðis fyri, at eftirlønarviðurskipti hjá sjófolki undir FAS verða eins og hjá flestu øðrum, t.v.s. at goldið verður inn við óskattaðum peningi og at skatta verður við útgjald.

09.04.2010: FSN
Blaðfundur Mið og Magn

11-12.04.2010: Hotell Hafnia. NMF fundur
Orsaka av vánaligum floglíkindum bleiv NMF-fundurinn avlýstur, men vit høvdu ein sera góðan fund við Christer Themner frá SBF í Svøríki og Guðmund Ragnarsson, formann í VM í Íslandi.

23.04.2010: MF
Nevndarfundur. 10 mál á skránni, millum annað spurnarskema til orkukanning, framtíðar inntøkutrygd, heimasíðan og politikkur viðv. manning av skipum.

27.04.2010: Starvsmannafelagi
Fundur millum SSL og manningarfeløgini innan tað almenna.

SSL legði fram tvey uppskot til arbeidsætlan fyri Teistan og Ternuna, um Skopunarfjørð og Nólsoyarfjørð.

29.04.2010: Betri Pensjón.
Undirskriva eftirlønaravtalu við Betri Pensjón.

05.05.2010: Fundur umborð á M/F Ternan
Fundurinn snúði seg um arbeidsætlanir

fyri Nólsoyar- og Skopunarleiðina og samstundis val av álitismanni á hesum leiðum.

Semja var millum maskinmeistararnar um eina skipan við tveimum vaktum umborð á Ternuni og trimum vaktum umborð á Teistanum. Arbeitt verður víðari við hesum.

10.05.10: Advokatvirkið
MF og FSN. Frágreiðing til fútarættin um manningarkrøv.

10.05.10: FSN
Blaðfundur Mið og Magn.

11.05.10: MF
Fundur millum MF, FSN og SVITZER. Fundurinn var komin í lag eftir ynski frá SVITZER. Teir umhugsa at flyta síni svensku skip yvir í FAS.

18.05.10: Vigo í Spaniu
Umboð frá Havstovuni og Maskinmeistarafelagnum vóru til altjóða ráðstevnuna „e-fishing“, sum snúði seg um oljunýtlu við fiskiskípum.

28.05.10: MF
Nevndarfundur. 12 mál á skránni. Tosað varð m.a. um Ternuna og Teistan, setanarbrókar og staðbundnar avtalur.

Semja var um at senda bræv til AMOSUP, har vit presenteraðu felagið og mæla til samstarv um sáttmálar.

Undirskrivaðu avtalu við Føroya Motorpassarafelag, um at allir limirnir hjá teimum gerast limir í MF.

03.06.10: FSN
Blaðfundur Mið og Magn

04.06.10: MF
Fundur millum SSL og MF, tosað varð m.a. um Nólsoyar- og Skopunarleiðina.

Keikantur

Manningarfeløg, havnamyndugleikar og landsmyndugleikar eiga at seta sær sum mál, at hava eina nullhug-sjón, so vit sleppa undan fleiri vanlukkum við føroyskan kaikantar.

Tað skuldi verið eitt krav, at tá havnir verða prosjekteraðar, at man samstundis teknaði leytarar við ljósi, við hóskaði millumrúmi.

Fleiri kommunur hava á sínum heimasíðum ein teig sum tær nevna „Heilsa, Trygd og Trivnaður“. Ongar nevna nakað um trygd við kaikantin, hóast fleiri reklamera við sínum havnamøguleikum

Okkara góða Skipaæftirlit hevur eins og so mong onnur í hesum samfelag fingið sær sum mál at hava „Visión og Missión“.

04.06.10: Føroya Banki
Fundur um framtíðar eftirlønarsamstarv.

07.06.10: LÍV
Frágreiðing um farna árið og ætlanir framvyir.

14.06.10: MF
Undirskrivaðu sáttmála millum Sp/f Nolsø Shipping øðrumegin og svensku og føroysku yvirmannafeløgini hinumegin. Talan er um sáttmála fyri yvirmenn, sum hava svenskan heimarætt ella sum búgva í Svøríki, og sigla við skipum undir føroyskum flaggi.

16.06.10: Starvsmannafelagið
Fundur um Fasta Gerðarættin. Tosað varð millum annað um fráboðanarfreistir.

18.06.10: Vinnuháskúlin
Prógvhandan.

Har verður sagt nógv um heilsu, umhvørvi og trygd á sjónum. Tað hevði helst verið skilagott um kaikantar vóru við í hesum vælmeinandi „Vision og Mission“-hugtakinum.

Flestu kaikantar í hesum landi hava tað til felags, at dettur tú á sjógv, hevur tú lítlan og ongan móguleikar at koma upp aftur. Gummihjóluni eru sum oftast hálfvan metur oman fyri vatnskorpu og tað klárar fáur at hanga í, tíansheldur at koma har upp, tá klæðir eru vát og man samstundis er illa fyri.

Tað eru fá føroysk skip, sum hava sínar landgangir í ordan og um ein sovorðin er, so plagar netið at mangla. Tá ein landgongd verður sett niður á kaikantin og hon ikki er í ordan, vita

bæði skipari og manning, at teir gera nakað skeivt. Hesin hugburður má broytast. Til dømis skuldi dragilúkun hjá línubátum verið afturlatin, tá skipið er í havn. Sama skuldi verið galdandi fyri teir partrolarar, sum ofta brúka lúkuna.

Tað er onki óvanligt at síggja loðsleitara niður við skipssíðu, sum mangla trin.

Havnarmyndugleikar áttu at fingið heimild í reglugerð, at givið skipum átal (klippikort?), sum kundi ført til bót, um ábøtur ikki vórðu gjørdar

Føðingardagar hjá limum okkara

Sam Vang	10. juli 1970	40 ár
Tummas Pauli Juul	18. juli 1970	40 ár
Joen Jacob á Fløtunum	24. juli 1950	60 ár
Mads Andreas Hansen	1. august 1960	50 ár
Jákup Jacobsen	7. august 1960	50 ár
Guðmund Guðmundsen	5. august 1950	60 ár
Torkil Hansen	11. august 1970	40 ár
Wenningsted Jensen	14. august 1950	60 ár
Svenning Eysturdal	18. august 1950	60 ár
Árni Madsen	21. august 1950	60 ár
Allan Magnussen	24. august 1970	40 ár
Hjalmar Norðberg Poulsen	29. august 1950	60 ár
Jákup Sørensen	29. august 1950	60 ár
Hergi Hádal	4. september 1930	80 ár
Óli Erlingsson	6. september 1950	60 ár
Jón T. Eliassen	9. september 1950	60 ár
Aksel Petersen	19. september 1960	50 ár
Jóannes Hansen	23. september 1950	60 ár
Hans Terji Hansen	30. september 1950	60 ár
Símun Pauli Jacobsen	23. september 1970	40 ár

Maskinmeistarinn í brennideplinum

Olaf í Garði Joensen

Hvørja útbúgving hefur tú:

Útlærdur á Tórshavnar Skipasmiðju 1 Juli 1981 og tað varð ein góð tíð. Vit vóru uml. 30 maskinlærlingar, so Torbjørn Holm, smiðjumeistari hevði nokk at gera, við at halda skil á, men tað gekk bara væl. Og ikki at gloyma Mohr familjuna, Poul og Jens Mohr – sum tá ráddu fyrri borgum, tað vóru garpar í dugdu.

Tók maskinistprógv Januar 1983.

Verandi starv:

Maskinmeistari á Eiðisverkinum. Her undir eisini vindmyllurnar í Neshaga.

Nær fór tú fyrstu ferð til skips:

Í praktik við Arnatindi, haldi tað varð í 1974.

Longsti túrur til skips:

Ísfiskiskap undir Íslandi ella Føroyum man hava verið tað longsta...

Hvørjum skipum hefur tú verið við:

Norðfinni og Vestfinni úr Vestmanna. Thomas Nygaard, – onkran túr við Morgunstjørnuni. Sigldi trý – fyra ár, við strandferðsluni sum maskinmeistari. Og havi seinastu 20 árin starvast hjá SEV.

Hvat er størsta avbjóðingin hjá einum maskinmeistara:

At tey sum tú starvast saman við, hava álit á tær. – At verða jaligur, og gera arbeiðið eftur bestu sannføring. Ikki at verða ræddur fyrri at spyrja um góð ráð, frá starvsfeløgum.

Fritíðartriv:

Uff uff, tey eru mong. Mær dámar sera væl at hyggja eftir hondbóltri vetrarhálvuna. Dótturin spælir við AB-kvinnum, so tað kemur meiri



enn so fyrri, at ein ýlur um kapp við argjafrensarnar, tá tær spæla – so tað er altíð okkurt at fara til. Og ikki minst kappróður. Róði í trý ár við Kvívíkingi, 1978-1981. Og nú Kvívíkingur hefur givið átta-mannaferinum ein skarpan gang, og vunnið báðar teir fyrstu róðranar í ár, er tað sum ein aftur situr á bógbekki. Sooo – tað verður væl fylgt við átta-mannaferinum. Annars hava vit eitt fimm marka festið, so har ferð tað mesta av frítíðini. Hava summarhús í Skálavík, og har dámar okkum væl at ferðast. At ganga í náttúruni er balsam fyrri likam og sál, so ein gongutúrur av Knúki, gjøgnum Dysjarnar í Norðastahaga og til Skálavíkar er bara sakin.

Bilur:

Mazda

Telda:

Tvær, báðar DELL.

Hjúnarfelagi:

Edda

Børn:

Marit og Doris. Og ikki at gloyma seinasta skotið av stammuni, 8 mdr. gamla abbasonin Olaf.

Besta bók:

Veit ikki? – Mær dámar væl at lesa

siðsøguligar bókur. Lesi annars alt sum er fyrri hondina.

Besti sangur:

Tá Eivør Pállsdóttur singur sangin : „Hettar landið er mitt, hettar landið títt“ Tað fær fosturlands kenslurnar á hægsta skála. Annars dámar mær væl allan tónleik, – líka frá Johnny Chash, Magnus á Stongum við frá-líka sanginum „vándi heim eftir niðara vegi“ Og ikki at gloyma okkara góðu gomlu kvæðir, tað er ein dýrgripur at eiga. Men, ikki er at forsmáa okkara føroyska sálmasang. At sita í einari fullsettari kirkju, og líða á, tá sálmasangurin fyllur kirkju-skipið. Tað man verða tað nærmasta ein kemur himmiríkið her á fold.

Hvat kann gleða teg í gerandisdegnum:

Fólk sum tosa til ein, og ikki um ein – (kanska nemmari sagt enn gjørt?). Míni trúföstu vinfélk. At búleikast í einum grannalag (har grannar semjast væl) – At tað gongur væl hjá mínum nærmastu. Gleðist um eitt gott arbeiðspláss og góðar starvsfelagar. Men eingin er, sum hefur vent míni tilveru, so upp og niður í mínum lívið, sum mítt fyrsta abba barn „Olaf lítli“ – elskið hendan kúllin. Havi nógv at takka Guði fyrri, jú eg eri nøgdur, og gleðist um at gleðistárin hava verið væl og virðiliga við yvirlutan. Sjálvt um eingin av okkum sleppur undan lívsins beiskleika.

Hvat kann øsa teg:

Fáfongd, óreiðiligheit, órættvísi. Fólk sum eru neilig – og fólk sum altíð halda seg vita betur enn onnur, og ongantíð halda seg hava gjørt nakað skeivt. Og oftast eru tað hesið sum standa sum Ryssa yvir deyðum fylti, tá harðast leikar á. Eg øsist yvir fólk og politikkarar, sum altíð skulu takka øðrum fyrst, enn okkum sjálvum – fyrri tað sum vit eru... vit duga ikki, vit kunna ikki...eg meini tað!!!

Ring bíliga heim

Við Vodafone Passport ringir tú nærmast fyrri føroyskan minuttprís, tá tú siglir í Evropa

Ring heim fyrri einans kr. 1,50 um minuttin (umframt byrjunargjald á kr. 7,50)

Tænastan er galdandi í flest øllum Evropeiskum londum.

Bílegg á www.vodafone.fo/passport, ring á 202020 ella vitja ein av okkara handlum.

power to you



Kári Nielsen heiðraður

Kári Nielsen hevur verið longst av øllum í starvi hjá SEV.

Lærdur upp til maskinmann

Kári Nielsen greiður frá at hjá Sev kom hann at arbeiða saman við fleiri hugagóðum monnum, ið lærdu meg upp til ein habilan maskinmann. Hetta eri eg teimum sera takksamur fyri, tí tað fekk týðning fyri meg seinni, greiðir Kári hugfarsliga frá.

Undir Leivi Guttusen sum verkmeistara gjørdist Kári ein av vaktmeistarunum á Fossáverkinum. Hesir skiftast um at vera á dag-, náttar- og vikuskiftisvakt.

Hóast vaktirnar, serliga um viku-skiftini, stundum kundu kennast drúgvar og einsligar, treivst hann kortini væl í hesum starvinum. Tó noyddist hann av heilsuávim at taka seg úr vaktarskipanini fyri tveimum árum síðani.

Nú er hann so aftur har, hann byrjaði, sum vanligur arbeiðsmaður, og bert til arbeiðis í dagtímunum.

Misti einasta bróðirin

Kári Nielsen var sjómaður í nøkur ár, áðrenn hann byrjaði hjá SEV.

– Men tað var ikki rættiliga nakað fyri meg, viðgongur hann.

Samstundis dylir hann ikki fyri, at tað mundi vera við til at fáa hann í land aftur, at hann sum 16-ára gamal í 1957 misti einasta bróðir sín, Herálv, sum var eitt ár eldri og sum gekk burtur við trolaranum „Stella Argus“ hetta árið.

Foreldrini eggjaðu honum eisini, eftir hesa syrgiligu hending, til at finna sær okkurt arbeiði á landi ístaðin, nú

tey sótu eftir við bert honum sum einasta barni.

Kári var langt av landi skotin, tá hann fekk ófrættaboðini um bróðir sín – heilt suðuri í Italia við „Bliki“, sum tá sigldi við saltfiski úr Grønlandi til ítalska marknaðin.

– Hetta neit sera meint, kanst tú ætla, sigur hann spakmæltur.

Framburðurin verið øgiligur

Elfelagð SEV var bert 13 1/2 ára gamalt, tá Kári byrjaði har.

Ikki fyrr enn trý ár seinni, í 1963, vóru allar kommunurnar í landinum vorðnar limir í felagsskapinum – og tástaðni umfataði SEV alt landið.

– Síðani tá hevur framburðurin á elorkuøkinum og í samfelagnum sum heild verið øgiligur, sigur Kári og heldur fram:

– Mýraverkið, Heygaverkið og 60 KV linjurnar millum Vestmanna og Havnina og millum Vestmanna og Skálabotn komu aftaná at eg var byrjaður, og eg var við til at stinga linjurnar út saman við Páll Mikkelsen, sum tá var verkfrøðingur hjá SEV.

– Síðani eru eisini Sundsverkið, Eiðisverkið, Vágsverkið o.m.a. komið aftrat.

– Minnst meg rætt, vóru bert tveir motorar í Havn á 650 hk hvør, og í Klaksvík tveir motorar á 500 hk hvør umframt triggjar smáar turbinur, tá ið eg byrjaði í 1960, so, jú, ikki kann annað sigast enn, at mangt er broytt síðani tá.

Ongantíð droymt um annað arbeiði

Spurdur, um hann ongantíð hevur hugsað um at fingið sær annað arbeiði, svarar Kári avgjørdur:

– Nei, tað havi eg satt at siga ongantíð droymt um!

– Eg havi trivist einastandandi væl her. Hetta hevur verið eitt fínt arbeiðspláss. Vit hava verið sera hepnir við fólkinum. Samstarvið okkara millum



Hákun Djurhuus handaði Kára Nielsen heiðursmerki

her á verkinum hevur verið framúr gott. Tað hevur valla nakrantíð verið eitt øvugt orð okkara millum, og sama er at siga um samstarvið við hini SEV-verkini kring landið.

– Tað vil eg fegin nýta høvi til at takka øllum, eg havi havt við at gera, hjartaliga fyri!

Hondbóltsfamilja

Sum flestu vestmenningar hevur Kári Nielsen stóran áhuga fyri hondbólti, og sjálvur var hann ikki heilt eiðasøgurur sum hondbóltsspælari í sínum yngri døgum.

Umframt at spæla við besta liðnum hjá VÍF meginpartin av glaðu sekstíárunum, var hann eisini við til at

mynda fyrsta føroyska landsliðið í manshondbólti. Hetta var í 1964, tá Føroyar spældu ímóti Íslandi.

– Minnst meg rætt, taptu vit við seks málum, men tað var mett at vera eitt rættiliga gott úrslit kortini, sigur Kári, sum ikki er sørt stoltur av, at elsti sonurin, Herálvur, eisini hevur spælt á landsliðnum.

Harðasti kappingarneytin hjá VÍF hesi árin var – sum so mangan síðani – Kyndil úr Havn.

– Vit bæði liðini togaðust hvørja einastu ferð um at gerast meistarar, men so vítt eg minnst, vóru teir altíð eina tonn betri enn vit, og tí var eg

ongantíð við til at vinna nakað FM-heiti.

Eisini hini í familjunni hjá Kára eru púra burturi í hondbóltinum, og tey hoyra eisini øll til kjarnuna í stóru og trúgvu áskoðarafjøldini har norðuri.

Urtagarðsrøkt og abbað børn

Konuna, Hildu, fann Kári í – VÍF! Hon spældi eisini í nógv ár á besta kvinnuliðnum hjá felagnum.

Tey giftust í 1964, og fyra ár seinni fluttu tey inn í egin hús á Toftavegi 41. Tey eiga fimm synir og 11 ommu- og abbað børn.

– Frítíðina brúka vit bæði gomlu fyri tað mesta uppá at røkta urtagarðin og

annars at putlast og fríðka rundanum húsini. Eisini dámar okkum sera væl at taka okkum av abbað børnunum.

– Fyrr hevði eg eisini nakað av seyði, men tí gavst eg við, tá heilsan fór at bila.

Í november verður Kári Nielsen 69 ár. Enn veit hann ikki, hvussu leingi hann verður til arbeiðis aftrat.

– Tað má tíðin vísa, sigur hann, og tað lata vit so vera seinastu orð hansara – á hesum sinni.

Híðani ynskja vit Kára Nielsen hjartaliga tillukku við stóra degnum og blíðan byr framryvir!

Sólskyn umborð, mánalýsið um náttina ...

Thomas Milsted

Dagarnir sum vekja ævintýrhugin eru farnir. Fríska loftin og tær eksotisku bryggjurnar eru býttar um við alt ov langar vaktir, ábyrgd alt døgnið, einsemi og strongd.



Hvat er strongd?

Strongd er ein elligomul skipan, ið er upprunnin gjøgnum lívsins menning hjá organismum við eini vælmentari nervaskipan. Hesin eginleikin skal seta eina rúgvu av psyko-fysiologiskum virkni í gongd, sum skal byrgja fyrri at vit koma til skaða.

Tað, sum ein skal hugsa um er, at hesin eginleikin varð til, langt áðrenn menniskjað kendi til vit og skil. Á tann hátt, er strongd eitt slag av sjálvvirkni, sum skal taka skjótar og einfaldar avgerðir. Strongd er tískil í stuttum ein yvirlivilsismekanismi, sum krevur at tú reagerar skjótt og til tíðir ógvusligt. Fyri at hetta kann bera til hevur organisman tørv á avriksfremjandi evnum. Hesi evni hava við sær at tú m.a. megnar at renna skjótari enn vanligt ella verður sterkari um tað er tað ið krevst.

Avriksfremjandi evnini kunnu mástast í spýttroynd, blóðroynd ella í urini. Talan er um evni sum t.d.

cortisol, adrenalin, noradrenalin ella evnir sum blóðsukur, feittsýra og protein. Mongdin av hesum evnum økist, tá talan er um strongd.

Strongd er ikki ein sjúka, men...

Tað hevði ikki givið meining um vit søgdu, at kroppurin bleiv sjúkur fyrri at yvirliva. Hinvegin kann strongd útvikla seg til sjúkur um strongdin er áhaldandi leingi. Tá kann talan gerast um hjartakarsjúkur, ov høgt blóðtrýst, sukursjúku, høvuðþínu. Strongd kann eisini skapa trupulleikar við minningum og konsentratióstrupulleikar.

Hvat kann gerast við tað?

Nøkur menniskju vilja ikki vera strongd, og seta tí tiltøk í verk áðrenn tey gerast sjúk. Onnur verða noydd at handfara strongd av heilsuligum orsökum. Hetta snýr seg ofta um menniskju, sum av einari ella aðrari orsök ikki eru før fyrri at siga frá í góðari tíð. Tey ganga bjálkan út, og gera

onki fyrr enn tey merkja kropsligar broytingar.

Báðar støðurnar hava tað til felags, at talan oftast er um motiveraði fólk, sum duga at síggja, at tey sjálvi mugu royna at minka um strongdina og sjálvi seta tiltøk í verk.

Men tað at sleppa av við - ella minka um strongd setur stór persónlig krøv. Tí er neyðugt, at tann strongdi tekur eina persónliga avgerð, og velur eina av fylgjandi loysnum:

Tú mást broyta tað sum elvir til tína strongd

Tú kanst velja at broyta tær umstøðurnar, sum elva til strongd á tínum arbeiðsplássi. Tað kann t.d. vera arbeiðsmongdin. Um hon er ov stór, mást tú hava eina sum er minnið. Tað kann vera ein konflikt við stjóran. Hon má loysast. Tað kundi verið, at tú hevur ov langan veg til arbeiðis. So kundi tú flutt nærri ella fáa nakrar heimaarbeiðsdagar. Um tú ikki fært

broytt tað, ið elvir til tína strongd, mást tú:

Burtur frá strongdini

Tú kann velja at víkja burtur frá strongdini. Tvs. um tú er strongd/ur vegna arbeiði, so kanst tú velja at fara frá og finna tær ein minnið strongt arbeiði. Um tað er møguligt! Um tað ikki ber til, mást tú:

Liva við umstøðunum sum tær eru

Hetta síðsta valið merkir, at tú mást góðtaka umstøðurnar sum tær eru. Tvs. at tú í høvuðsheitum noyðist at halda áfram við at liva við strongd. Alt í mun til, hvussu ógvuslig strongdin er, kanst tú klára teg í einum stuttum ella longum tíðarskeiði. Hetta kann verða keðiligt, men kanska toluligt. Talan er ikki beinleiðis um eitt val, men tú mást merkja um tað ber til at liva við umstøðunum. Um ikki, mást tú aftur til ein av hinum möguleikum. Men tað at góðtaka tingini sum tey eru, kann faktiskt føra við sær, at strongdin hvørur.

Tað er týðningarmikið at skilja, at tað bert eru hesir trýggir valmöguleikarnir. Leitar tú eftir einum fjórða möguleika, finst hann ikki, og tú mást finna teg í, at tú verður strongd/ur.

Tað er týðningarmikið at undirstrika, at hetta modelið bert kann rigga, tá ið- og um tað er møguligt velja eitt av hesum omanfyrenevndu uppskotunum, og tað er tað avgjørt ikki altíð. Vit verða til tíðir noydd til at viðganga long tíðarskeið við strongd. Tað er jú ómøguligt at stýra allar lívsins manngongdir.

Í samband við at kunna liva við umstøðum, ið elva til strongd, er týðningarmikið at undirstrika, at tú skalt kunna brúka tað til nakað gott. Tvs. at tú skalt broyta ein ampa til ein fyrimun. So um tað streingir teg at

sita í einari bilkø, skalt tú finna útav, hvussu tað kann verða ein fyrimunur at sita í einari bilkø frammyvir. Fyri tey flestu er tað ein avbjóðing, sjálvt fyrri tað mest tolna menniskjað. Tað skal vera soleiðis, at hugurin til at gremja seg hvørur.

Tað finnast upplivingar og frustratióir, sum man má læra at liva við, hóast tær kennast tungar, og nakað av tí ringasta í lívinum er júst tað at liva við nøkrum, sum man ikki kann góðtaka. Hóast menniskju nógvastaðni í verðini hava meiri ávirkan á sítt egna lív enn nakrantíð fyrr, so hongur lagnan altíð eitt sindur við. Tað fara altíð at vera partar av lívinum, sum ein sjálvur onga ávirkan hevur á, og tað er neyðugt at síggja í eyguni.

Strongd í sambandi við frustratióir kemur, tá ið tað tú ynskir ikki verður sum tú ynskir.

Tað er umráðandi at læra at bera tey viðurskifti tú ikki fært broytt og hvussu tú av øllum tínum hjarta kanst broyta ein ampa til ein fyrimun. Tað snýr seg um, at tær ikki altíð nýtist at halda ondini fyrri at fáa tín vilja, men til tíðir letur tingini henda sum tey henda.

Tað næsta tú skalt arbeiða við er at finna eitthvørt, sum kann hjálpa tær við at sleppa av við strongdina. Talan kann vera um lyfti, sum eins og nýggjárlyfti ofta eru torfør at halda. Vit vita frá nógvum kanningum, at prinsippföst menniskju hava eitt stórt sjálvsálit. Tað, sum ger hesi menniskju før fyrri at klára seg í gjøgnum strongdina er sjálvsálit, sum jú er orsøkin til, at tey kunnu verða prinsippföst.

Vit vita, at tað er ein sjónligur samanhangur millum stórt sjálvsálit og lágt strongdarstøði, og tilsvandi lágt sjálvsálit og høgt strongdarstøði. Hetta merkir at tú noyðist at byrja við at menna sjálvsálit áðrenn tú byrjar at útvikla prinsippir!

Menniskju sum duga væl at handfara strongd hava til felags, at tey rætt og slætt ikki vilja verða strongd.

Um tú leggur teg eftir ikki at vera strongd/ur so skalt tú vilja gera alt fyrri tað. Ella í minsta lagið noyðist tú at tora at seta títt arbeiði uppá spæl. Tað nyttar ikki at hava eitt ótal av frágreiðingum og undanførslum.

Vilt tú hava tað, ella vilt tú ikki hava tað? So einkult er tað.

Lær teg at góðtaka, at tú til tíðir er strongd/ur og, at tú harvið hevur ein trupulleika, sum krevur, at tú gert okkurt við hann. Tú mást ikki seta teg afturav og halda, at trupulleikin verður loystur av sær sjálvum. Tað er eisini býtt at uppfata strongd sum ein veikleika. Tað er ein heilt náttúrligur máti at reagera uppá, tá ið nokk er ov mikið. Tú skalt ráða yvir tær sjálvum.

Syrj fyrri at fáa nógvir steðgir gjøgnum dagin, soleiðis, at tú fært koblað av og slappa av. Tá ið tú slappar av, skal tað eisini vera í tínum høvdi. Ger eitthvørt, ið fær teg at hugsa um nakað annað enn arbeiði. Lurta eftir góðum tónleiki, spæl ella íðka okkurt spennandi ítriv. Tað er tú, sum skalt ráða yvir tínum lívi. Tú er tann, sum veit best, hvat tú toli og tað verður tú noydd/ur at góðtaka.

Samstarv við Søfartens ledere



Ein samstarvsavtala varð gjørd ímillum Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Søfartens Ledere tann 17. Mars 2009. Ætlanin við avtaluni var at økja um samstarvið ímillum bæði fakfeløgini og at brúka felags ressoursir til gagns fyri báðar partar. Avtalan finst í heilum líki á heimasíðunum hjá báðum feløgum.

Til dømis hava allir fakfelagsfundir, 4 í tali, hjá Søfartens Ledere í Føroyum, síðani avtalan varð undirskrivað, verið

hildnir í hølunum hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag.

Søfartens Ledere hevur sum fakfelag nógvar føroyskar limir, ið teir royna at stuðla og hjálpa so væl, sum til ber. Serliga um summarið hevur tiltaks-skráin verið rættiliga umfangandi.

Tað varð skipað fyri ymiskum tiltøkum alla viku 24 fyri limirnar í Søfartens Ledere og limirnar í PFA, ið er heiti á pensiónskassanum hjá flest øllum

sjómonnum, ið sigla ella hava siglt við donskum skipum.

Lagt var fyri mánadagin við felagsfundi á Hafnia, har PFA greiddi frá teimum seinastu tiltøkunum og broytingum, sum vóru hendar, síðani teir seinast vóru her og hildu kunnandi fund. Aftaná var eitt lítið sosialt tiltak, har PFA bjóðaði ein bita, okkurt at drekka og fótþótti á stórskermi. Rættuliga passandi var tað dysturin ímillum Danmark og Holland.

Týsdagin, mikudagin og hósdagin var møguleiki fyri eini persónligari samrøðu um pensiónsuppsparingina hjá tí einstaka. Týsdagin var eisini møguleiki fyri at luttaka á einum skeiði, við heitinum “Individuel Forhandling”, ið var fyriskipað av Per Gravgaard Hansen, faglig sekretær, og Peter Friis Jespersen, Job og Karrieri Konsulent. Báðir starvast dagliga á skrivstovuni hjá Søfartens Ledere í Keypmannahavn. Hetta skeiðið varð hildið á Hafnia, vardi allan dagin og endaði við døgurða. Mikukvøldið var fakfelagsfundur fyri allar limir í hølunum hjá Føroya Skipara- og Navigatørfelag.

Mikudagin og hósdagin var eisini møguleiki fyri at fáa eina persónliga samrøðu við Peter Friis Jespersen, viðvíkjandi arbeiði, karrieru, CV ella øðrum persónligum áhugamálum. Felags fyri øll tiltøk var, at tey vóru ókeypis fyri limirnar. Fríggjadagin 18. Juni vóru umboðini til staðar á Vinnuháskúlanum, tá prógvini vóru handað og var ein gáva latin til Rókur Henryson fyri serstakan dugnaskap og ágrýtni, við heilsan frá Søfartens Ledere.

So sjálvt um man er limur í donskum fakfelag, so er man vanligi væl umboðaður í Føroyum, oftani av umboðum niðrifrá, men ikki minst av Skipara- og Navigatørfelagnum.



Mikkjal Joensen til minnis

Tað vardi okkum ikki, at vit í nevndini í maskinmeistara felagnum skuldu vera saman við Mikkjál fyri seinastu ferð 12. januar 2010, á fundi við leiðsluna á strandfaraskip landsins og lønardeildina í fíggjarmálum. Vit frá nevndini í mf og starvsfólk drípa høvur, í stóru sorg tykkara sum eftir sita.

Mikkjal var okkara álitsumboð, fyri maskinmeistarar ið sigldu við SL. og var eitt sera gott umboð hjá okkum at halla okkum til, tá ið avgerðir skuldu takast. Vit kunnu ikki siga annað enn at vit vistu hvar vit høvdu Mikkjál, hann var erligur, og vildi so inniliga rætta uppá tað ið ikki var gott.

Mikkjal sigldi nógv ár við SL, og hevði eg tann framíhjá rætt, at sigla saman við Mikkjál á Leirvíksleiðini eitt stutt skifti, hann var ein sera fittur og róligur maskinmeistari at sigla undir, dugdi síni ting, og lærði væl av sær.

At síggja tað stóru fjøld, sum fylgdi honum til hansara seinasta hvíldarstað

her á fold, sigur bara at hettar var ein nógv avhildin maður, tað var rørandi at hoyra dóttir og son lýsa pápa sín, hvussu glaður hann var fyri tey, og ikki minst abbað, hvussu hann lærði tey at handfara amboð og mangt annað.

Strandfaraskip landsins hevur mist ein sera góðan maskinmeistara, sum hevur siglt á mest sum øllum leiðum hjá SL, og sum var við í arbeiðinum frá grundini av tá ið Teistin var bygdur.

Tit sum eftir sita Lissan, Jóhanna, Ási við Familju hava mist ein góðan mann pápa og abba, má Harrin hjálpa tykkum í sorgini.

Vit vilja her við lýsa frið yvir minnini um Maskinmeistararn og Álitismannin Mikkjál Joensen.

Við hávirðing
Nevndin í Maskinmeistara felagnum.
Regin



Betri er at hava gott í væntu

Nýggju pensjónsavtølurnar millum Skipara- og Navigatørfelagið, Maskinmeistarafelagið og Betri pensjón geva tær nógvar fyrimunir.

Hjá okkum fært tú fult gjøgnumskygni. Tú sært hvussu nógv tú sparir saman til eftirløn, hvussu nógv fer til tryggingar, og hvussu nógv verður goldið fyri umsiting.

Um tú sparir saman til tína pensjón hjá Betri pensjón og samlar tínar skaðatryggingar hjá Tryggingarfelagnum Føroyum, kanst tú fáa heilt upp til 32% í avsláttari.

Set teg í samband við ein av okkara ráðgevum, so vit saman við tær gjøgnumganga tíni tryggingar- og pensjónsviðurskifti.

Meiri fæst at vita á telefon 345700 ella send ein teldupost til betri@betri.fo.