

Sjóvinnuráðið

Tórshavn, 8. mai 2024

Cc: Sjóvinnustýrið, Havstovan

Kæra viðvíkjandi manningarskjalinum hjá Jákup Sverra XPZO

Maskinmeistarafelagið vil við hesum enn einferð kæra manningarskjalið hjá Jákup Sverra XPZO, endaliga dagfest 22. oktober 2020, tí Maskinmeistarafelagið metir, at nýggjar, týðandi upplýsingar eru komnar fram, sum ikki vóru viðgjørðar í tí upprunaligu kæruni frá 6. november 2020.

Maskinmeistarafelagið kærir manningarskjalið hjá Jákup Sverra við upphaldi um, at framtøkumegin er oman fyri 3.000 kW, og at tað tí av røttum eigur at vera ásett í manningarskjalinum, at bæði maskinstjóri og fyrstameistari eru útbúnir maskinmeistarar og hava vinnubrøv samsvarandi STCW-reg. III/2.

Felagið byggir í fyrsta lagi kæruna á, at azimuthurin uppá 800 kW ikki er taldur við í samlaðu framtøkumegina, sum hann eigur, tá Sjóvinnustýrið hevur ásett førleikakrøvini til maskinmanningina í verandi manningarskjali hjá Jákup Sverra. Í verandi manningarskjali eru krøvini til maskinmanning bara grundað á framtøkumegina frá høvuðs-elmotorinum, sum er 2.400 kW. Verður azimuthurin lagdur afturat, er samlaða framtøkumegin 3.200 kW.

Vit vilja eisini gera galdandi, at um samlaða framtøkumegin á Jákup Sverra var undir 3.000 kW, so kann Sjóvinnustýrið ikki gera undantøk frá reglunum um førleikakrøv, soleiðis sum gjørt er viðvíkjandi maskinmanningini á Jákup Sverra, uttan at tað samstundis verður kravt, at ásetingin av maskinmanning fylgir ásetingini í §5, stk. 1 í manningarlógini fyri skip við framtøkumegi uppá 3.000 kW ella meira.

Førleikaásetingarnar í manningarlógini eru grundaðar á STCW-sáttmálan, og mørkini fyri framtøkumegi í honum eru grundað á kompleksitet. Tað verður til dømis roknað við, at eitt skip við framtøkumegi upp á 3.000 kW ella meira tøkniliga er meira komplekst enn eitt skip við framtøkumegi undir 3.000 kW. Tí krevur manningarlógin, at bæði maskinstjórinn og fyrstameistarinn á skipum við framtøkumegi upp á 3.000 kW ella meira eru útbúnir maskinmeistarar.

Um undantak verður givið, soleiðis at maskinmeistarar kunnu fáa endurnýggjað síni vinnubrøv, sum um teir sigldu við skipi við framtøkumegi upp á 3.000 kW ella meira, hóast skipið í veruleikanum er skrásett at vera undir 3.000 kW, so má tað eisini vera eitt krav, at sama skip eisini hevur maskinmanning við maskinmeistaraútbúgving.

Annars er onki skilvísi í einum slíkum undantaki.

Týðandi upplýsingar, sum er komnar fram eftir fyrru kærana og avgerðina hjá Sjóvinnuráðnum:

1. Azimuthurin, sum hevur eina framtøkumegi uppá 800 kW, er als ikki taldur við í manningarskjalinum.
2. Havstovan viðurkennir í teldupostsamskipti við Sjóvinnustýrið, at Jákup Sverri er eitt so framkomið skip, at tað eigur at mynstra við maskinmeistarum.

Ad. 1. Í manningarskjalinum hjá Jákup Sverra er høvuðsmotorurin (el-motorur) uppá 2.400 kW skrásettur sum einasta framtøkumegi. Azimuthurin, sum hevur eina framtøkumegi uppá 800 kW, verður als ikki nevndur.

Men við millum annað hesum grundgevingum eigur hann at roknast upp í samlaðu framtøkumegina hjá skipinum:

- a. Sambært allýsingini av hugtakinum “framtøkumegi” í manningarlógini eigur ein orkukelda at teljast upp í samlaðu framtøkumegina, bara hon **kann** brúkast til framtøku.
Orðingin í manningarlógini (Løgtingslóg nr. 63 frá 3. juli 1998 um manning av skipum, sum seinast broytt við løgtingslóg nr. 168 frá 16. desember 2021), er soljóðandi í § 2, 12):

*“Framtøkumegi”: Øll tann samanlagda megin í kilowatt (kW), men soleiðis at brotin tøl falla burtur, um nøkur eru, við støðuga gongd á øllum maskinum, sum samstundis **kunnu** (okkara framhevjing) dríva skipið fram. Orkan verður ásett grundað á royndarflatutalvuna hjá motorverksmiðjuni, og verður hon at seta í siglingarloyvisbrævið og manningarskjalið. Er framtøkumegin støðugt lækkað, kann henda skrivast í siglingarloyvisbrævið og í manningarskjalið eftir avgerð og ásettum treytum frá Sjóvinnustýrinum.*

Hetta merkir at øll samanlagda framtøkumegin hjá Jákup Sverra er 2.400 kW + 800 kW = 3.200 kW (høvuðs-elmotorurin + azimuthurin) sambært froynskari lóggávu, sum byggir á altjóða sáttmálan um førleikakrøv til sjófólk, STCW.

- b. Sjóvinnustýrið hevur áður talt azimuth við, tá samlaða framtøkumegin á skipi er skrásett og sett í manningarskjal. Til dømis bleiv skipið Strilhauk OZ2055 skrásett 12. august 2005. Strilhauk hevur ein Wichman høvuðsmotor uppá 481 kW og ein azimuth uppá 444 kW. Sjóvinnustýrið tók avgerð um at broyta manningarskjalið soleiðis, at samlaða framtøkumegin bleiv 925 kW (høvuðsmotorur + azimuthur).

Hetta hevði við sær herd førleikakrøv, so at motorpassarin mátti avmynstra og ein maskinistur setast í staðin.

- c. Kravið um, at azimuthurin skal teljast við í samlaðu framtøkumegini, verður stuðlað av fakkunnleikanum í hinum Norðurlondunum.

Ad. 2. Havstovan viðurkennir í teldupostsamskipti við Sjóvinnustýrið, at Jákup Sverri er eitt so framkomið skip, at tað skal mynstra við tveimum maskinmeistarum, og at førleikarnir hjá maskinmeistarunum ikki “eru blivnar verri við at sigla við Jákup Sverra – tvørturímóti – sum kanska er eitt tað mest avanceraða skipið í Føroyska flotanum.”

Lýsing av gomlu kæruni

- I. Við skrivi, dagfest 6. november 2020, kærði Maskinmeistarafelagið manningarskjalið. Felagið vísti á, at kravið til maskinmanningina er útbúgving sum maskinistur. Eftir manningarlógini svarar hetta til krøvini fyri skip við framtøkumegi undir 3.000 kW. Felagið vísti á, at skipið er útgjørt við sera framkomnari útgerð, at tað er útgjørt við elriknum maskinútbúnaði til framdrift, og við atlit til el-tøkni og stýriskipanir o.a. er talan um munandi meira førleikakrevjandi útgerð, enn roknast kann við umborð á einum vanligum skipi við líknandi maskinstødd. Vist varð á, at krøvini í manningarlógini til vinnubrøv eru ásett við støði i framtøkumegi, men at lógin tó tekur hædd fyri, at tað kunnu vera viðurskipti, har onnur atlit eisini eiga at vera tikin við i sambandi við ásetan av manning.

Maskinmeistarafelagið vísti í hesum sambandi til §5, stk. 3 í manningarlógini, sum er soljóðandi:

Sjóvinnustýrið kann økja ella minka um tey førleikakrøv sum, stk. 1 og §11, stk. 1 og 2 setur við atlit til innrætting, útbúnað, siglingarleið og ferðmannatal á skipinum.

Maskinmeistarafelagið helt ikki, at persónar við maskinistútbúgving á fakligan fullgóðan hátt eru skikkaðir til at røkja starv sum maskinstjóri á skipinum, um hugt verður at tekniska útbúnaði tess. Tí metti felagið, vísandi til §5, stk. 3 í manningarlógini, at manningarskjalið átti at verða broytt soleiðis, at maskinstjórinn skal hava maskinmeistaraútbúgving og í minsta lagi vinnubræv sum skipsmaskinmeistari á 1. stigi samsvarandi STCW-regl. III/2.

- II. Sjóvinnustýrið gjørði við skrivi, dagfest 8. januar 2021, viðmerkingar til kæruna. Har verður upplýst, at avgerðin um manningarásetingina er tikin sambært §4, stk. 1, §4, stk. 4 og 5 og §5, stk. 1 í manningarlógini. Mannagongdin í sambandi við áseting av manning er sett í verk sambært IMO-samtykt A. 1047(47) — “Principles of Minimum Safe Manning”. Sambært mannagongdini skal reiðarí saman við umsóknini um manningarskjal senda inn eitt uppskot, sum í minsta lagi fevnir um, hvør minsta trygdarmanningin skal verða.

Sambært §4, stk. 1 í manningarlógini skal Sjóvinnustýrið áseta manningina fyri handilsskip til støddar 20 BT ella meira, og §4, stk. 4 sigur, at “Manningin verður ásett fyri hvørt skipið

sær við atliti til slag av skipi, innrætting, útbúnað, nýtslu og siglingarleið, so at manningin er slík til nøgd og samanseting, at alt arbeiði fæst gjørt, sum hevur týdning fyri tryggleikan hjá skipi og teimum, sum eru umborð, (...)" Manningin skal í minsta lagi verða ásett sum minsta trygdarmanning. Sjóvinnustýrið hevur eins og reiðarið mett, at maskinmanningin skal telja tveir persónar, og eru kravdu førleikar teirra ásettir sambært talvunum í §5, stk. 1 í manningarlógini.

Í metingini av, hvør maskinmanningin skuldi vera, upplýsti Sjóvinnustýrið, at høvuðsdentur var lagdur á maskinútbúnaðin, sum bleiv nýttur til framdriftina av skipinum. Jákup Sverri er útgjörður við tveimum Wärtsilä generatorsettum, 1.499 kW hvørt, sum dríva ein el-motor við framtøkumegi uppá 2.400 kW. Sambært talvunum í §5, stk. 1 í manningarlógini er útgangsstøðið, at maskinmanning, sum verður ásett í manningarskjalið umborð á skipum við eini framtøkumegi millum 750 og 2.999 kW, skal hava sjóvinnubræv sum skipsmaskinistur.

Sjóvinnustýrið segði, at tað í sambandi við ásetan av minstu trygdarmanning skal verða skilt ímillum maskinútbúnað umborð, sum er neyðugur til vanligu framdrift og raksturin av skipinum, og so annan serligan útbúnað, sum kann verða umborð til annað endamál, eitt nú útgerð, sum skal nýtast í sambandi við havranssóknir, ið kann krevja servitan av ymiskum slag. Sjóvinnustýrið helt, at Maskinmeistarafelagið ikki greitt hevði skilt ímillum hesi viðurskifti. Sjóvinnustýrið metti ikki, at tað eru viðurskifti, ið hava týdning fyri vanligu framdriftina og tryggja raksturin av skipinum, ið gera tað neyðugt at seta onnur førleikakrøv til maskinmanningina, enn tey, sum kunnu lesast í talvuni í §5, stk. 1 í manningarlógini. Sjóvinnustýrið heitti á hesum grundarlagi á Sjóvinnuráðið um at staðfesta avgerðina um manningarskjalið hjá Jákup Sverra.

- III. Maskinmeistarafelagið boðaði 26. januar 2021 frá, at felagið helt fast um síni sjónarmið og hevði annars ikki fleiri viðmerkingar til málið.
- IV. 7. apríl 2021 fekk Sjóvinnuráðið frágreiðing og lýsing av innihaldinum í maskinist- og maskinmeistaraútbúgvingunum frá Maskinmeistarafelagnum.

Lærari á Vinnuháskúlanum vísti í frágreiðingini á nøkur evni, sum maskinistar ikki læra um undir útbúgvingini, men eru viðkomandi fyri at kunna røkja eitt starv sum maskinmeistari umborð á Jákup Sverra. Spurningur varð tí settur við, um maskinistur hevur førleikar at røkja starv umborð á skipi, sum siglir altjóða og hevur dieselelektriska framtøkumegi.

- V. Sjóvinnustýrið sendi 14. mai 2021 viðmerkingar til nýggja tilfarið frá Maskinmeistarafelagnum. Sjóvinnustýrið helt fast um, at hægri førleikakrøv ikki eiga at setast enn tey, ið framganga av talvunum í §5, stk. 1 í manningarlógini til skip við framtøkumegi uppá 750-2.999 kW.
- VI. Havstovan fekk høvi til at gera viðmerkingar til kærana og til tær upplýsingar, sum eru í málinum, men ongar viðmerkingar komu.

VII. Viðmerkingar og niðurstøða Sjóvinnuráðsins frá 25. juni 2021:

Sjóvinnuráðið býtti seg í ein minniluta og ein meiriluta í sambandi við avgerðina.

Meirilutin t.e. Stefan í Skorini, Johan Joensen, Jónas Sigmarsson og Rúna F. Guttesen atkvøddu fyri at staðfesta avgerðina hjá Sjóvinnustýrinum. Meirilutin grundar avgerðina á, at Sjóvinnustýrið hevur ásett minstu manning í samsvari við 5, stk. 1 í løgtingslóg nr. 63 frá 3. juli 1998 um manning av skipum, sum seinast broytt við løgtingslóg nr. 51 frá 7. mai 2019. Víst verður á, at Sjóvinnustýrið, sum er fakligur myndugleiki, heldur fast um, at skipið er trygt mannað. Meirilutin metir ikki, at tey viðurskiftini, sum Maskinmeistarafelagið hevur vist á í málinum, eiga at føra til, at hægri krøv verða sett til maskinmanningina Jákup Sverra enn tey, ið sambært 5, stk. 1 í lógini eru galdandi fyri skip við hesari framtøkumegini.

Minnilutin t.e. Ólavur Gunnarson, Jan Højgaard og Annfinnur Garðalíð meta, at tað við støði í teimum grundgevingum, sum Maskinmeistarafelagið hevur ført fram, er grundarlag fyri at broyta avgerðina um manningarskjalið soleiðis, at krav verður um maskinmeistara heldur enn maskinist.

Avgerðin er endalig innan fyrisitingina, men kann verða lögð fyri dómstólar.

Viðmerkingar hjá Maskinmeistarafelagnum til kærana frá 6. novembur 2020 og niðurstøðuna 25. juni 2021

- a. Sjóvinnuráðið tekur als ikki atlit at argumentatiónini, sum Maskinmeistarafelagið og maskin- og el-tekniski faklærarin á Vinnuháskúlanum føra fram um, at maskinistar ikki hava el-tekniskan førleika at mynstra sum maskinstjórar á einum diesel-elektriskum skipi.
- b. Sjóvinnustýrið hevði eftir øllum at døma ikki álit á, at faklærarin í maskinlæru var førur fyri at koma við einum haldgóðum svari, og lögfrøðingurin hjá stýrinum sendi tí 5. mai 2021 soljóðandi teldupost til Símun Poulsen, skúlastjóra á vinnuháskúlanum, ið er útbúgvinnavigatørur:

“Góðan dag

Sjóvinnustýrið hevur móttikið viðfestu skjøl til ummælis í sambandi við kæruráð í Sjóvinnuráðnum.

Í hesum sambandi skal Sjóvinnustýrið spyrja Vinnuháskúlan, hvørt gingið skal verða út frá, at frágreiðingarnar og niðurstøður umboða almennu sjónarmiðini hjá stovninum, og um so er, er møguleiki at útdýpa frágreiðingina?”

Símun Poulsen svarar, at maskinistútbúgvingin er fult í samsvari við STCW-konventiónina og gevur tiskil tey rættindi, ið hoyra henni til.

Tað merkir, at Sjóvinnuráðið við svarinum frá skúlastjóranum fær vátan fyri, at maskinistútbúgvingin lýkur allar ásetingar í STWC-sáttmálanum fyri førleikar hjá maskinistum at mynstra upp til 3.000 kW, men ikki, um teir hava førleikar at røkja starv umborð á skipi, sum siglir í altjóða sigling og hevur dieselelektriska framtøkumegi.

- c. Sjóvinnustýrið, sum er fakligur myndugleiki, heldur kortini fast um, at skipið er trygt mannað. Í Maskinmeistarafelagnum undrast vit á, at Sjóvinnustýrið við hesi manøvruni snarar hegnisliga rundan um fakligu metingina hjá læraranum, sum hevur servitan á økinum, og tí hevur kunnað undirvíst í bæði el-tøkni og maskinlæru á hægsta stigi á Vinnuháskúlanum umframt á maskinmeistaraútbúgvingini í Danmark í nær við ein mansaldur. Eisini fakliga vitanin í Maskinmeistarafelagnum og hjá limum tess verður uttan nakað skúgvað til viks við avgerðini hjá Sjóvinnustýrinum.

Nýggjar týðandi upplýsingar (sí viðlagda teldupostsamskipti millum fíggar- og umsitingarleiðaran á Havstovuni og ein fulltrúa hjá Sjóvinnustýrinum):

1. 16. september 2022 skrivar Erling í Liða, fíggar- og umsitingarleiðari á Havstovuni, umbøn til Sjóvinnustýrið um, at maskinmeistarar umborð á Jákup Sverra ikki skulu missa síni sjóvinnubrøv, tí framtøkumegin hjá skipinum er minni enn 3.000 kW. Erling í Liða grundar hetta á, at Jákup Sverri er so framkomið skip, at tað má mynstra við maskinmeistarum, og at kavaliðfíktiónirnar hjá maskinmeistarum ikki “eru blivnar verri við at sigla við Jákup Sverra – tvørturímóti – sum kanska er eitt tað mest avanceraða skipið í Føroyska flotanum.”

Seinni í teldupostinum prógvar fíggar- og umsitingarleiðarin, at Sjóvinnustýrið longu hevur tikið serlig atlit í sambandi við góðkenning av skipinum. Tí hann skrivar soleiðis:

“Vit halda, og tað vita tit eisini, at hetta skipið er serstakt og kann ikki samanlíknast við nógv onnur skip. Hetta er einasta skip av sínum slag í Føroyum, so upplagt er, at serlig undantøk kunnu gerast. Vit vita eisini, og takka fyri, at tit á summum økjum (t. d. manningarskjal) hava gjørt serligt atlit til viðurskiptini umborð.”

2. 24. oktober 2022 svarar Súsanna Dal Jákupsdóttir, fulltrúi í Sjóvinnustýrinum, Erling í Liða, at Sjóvinnustýrið við støði í kunngerð nr. 105 frá 5. august 2015 um sjóvinnubrøv og førleikakrøv til manning av skipum hevur tikið nýggja avgerð.

Talan er eftir okkara tykki um eina reina skrivborðsavgerð, tí lurtað bleiv jú ikki eftir fakkunnleikanum. Og sambært samskiptinum við Havstovuna brúkar Sjóvinnustýrið tvær greinar í einari lögtingsunngerð sum grundarlag fyri at taka hesa avgerð. Fulltrúin skrivar soleiðis:



“Sjónvinnustýrið metir tí, at sjófólk, ið hava siglt sum maskinyvirmenn við havfarandi skipum við framtøkumegi á minst 750 kW, kunnu metast at hava viðkomandi siglingartíð og harvið hava viðlíkahildið neyðugu førleikarnar. Hetta merkir, at sjófólk, sum sigla við Jákup Sverra, kunnu endurnýggja sjónvinnubrøvini sum maskinyvirmenn.”

Metingin er gjørd við støði í §50 og §54 í kunngerðini, og okkara viðmerking er, at nýggja avgerðin hjá Sjónvinnustýrinum ber prógv um, hvussu liðilig kunngerðin er, og at hon í stóran mun letur upp fyri, at stýrið sjálvt smíðar reglur og mannagongdir við støði í egnum metingum.

Í hesum førinum var ein umbøn frá Havstovuni eftir øllum at døma nóg mikið til, at treytirnar fyri endurnýggjan av sjónvinnubrøvnunum blivu gjørdar lagaligari.

Vinarliga

Arnfinn Bech, formaður