



TRYGD Á SJÓNUM

Frágreiðing um yvirtøku av skipaeftirlitinum

Trygd á sjónum

Trygd á sjónum

Frágreiðing frá nevndini, ið sett varð til at
gera tilmæli um yvirtøku av skipaeftirlitinum

Trygd á sjónum
Frágreiðing frá nevndini, ið sett varð til at
gera tilmæli um yvirtøku av skipaeftirlitnum
Umbróting og prent: Hestprent
Útgáva: Fiskimálastýrið, Tórshavn 2000

ISBN 99918-957-0-1

Innhald

Formæli	9
Inngangur	11
Avtalur um yvirtøku av skipasýninum	14
Setningur nevndarinnar	17
Galdandi skipan	19
Lóggáva	19
Umsiting	20
Føroyska skipasýnið	21
Vitar, uppmerking og veðurtænasta	21
Sjóvinnufyrisingin	23
<i>Stutt søgulig lysing</i>	23
Bygnaður og skipan av umsitingini	24
Uppgávur, sjóvinnufyrisingin umsitur	26
<i>Sjóvinnuumsumingin</i>	26
<i>Føroya Skipaskráseting</i>	26
<i>Umsiting av skrásetingini</i>	27
<i>Bátayvirlitið</i>	28
<i>Føroyska Altjóða Skipaskrásetingin (FAS)</i>	28
<i>Felagsskrásetingin</i>	29
<i>Starvsfólk</i>	29
<i>Figgjarlig viðurskifti</i>	29
Samstarvsavtalur	30
Sjóvinnuútbúgvingar	32
<i>Sjómannskúlin í Tórshavn</i>	32
<i>Sjómannskúlin í Klaksvík</i>	33
<i>Maskinmeistaraskúlin í Tórshavn</i>	33
<i>Trygdarmiðstöðin fyrir sjófólk</i>	33
<i>Brandskúlin við Ári</i>	33
<i>Føroyski skipaflotin</i>	33
Klassing av skipum	36
Samstarv millum myndugleikar og klassafelög	37

Kanningar av vanlukkum á sjónum	39
Ísland og Danmark	40
Føroyisk kanningarskipan	42
 Ísland	44
Íslendski skipaflotin	44
Skipaskrásetingin	44
Bygnaður siglingarstovnsins	45
Búskapur	47
Altjóða samstarv	48
Lóg og reglur	49
 Danmark	50
Danski skipaflotin	50
Danska sjóvinnustýrið	50
 Altjóða sjóvinnufelagsskapurin IMO	53
Inngangur	53
Fyrisingin	53
Aðalfundurin, The Assembly	53
Ráðið, The Council	54
Arbeiðsnevndir	54
Altjóða sáttmálar	56
<i>Frá bugskoti til galldandi rætt</i>	56
<i>Sáttmálagerð í IMO</i>	57
<i>Gildiskoma</i>	58
<i>Útining</i>	58
Týdningarmikil IMO sáttmálaevni	59
<i>Trygd á sjónum</i>	59
<i>Fyribyrging fyri dálking av havumhvørvinum, ábyrgd og skaðabót</i>	61
Reglur og tilmæli	63
Aðrar tænastur til limalondini	63
Havnaeftirlit	64
Evropeiska samveldið	65
 Altjóða arbeiðsfelagsskapurin	66
Trípartaskipanin	66
Viðurskifti hjá sjómonnum	67
Føroyar og ILO	68

Føroyesk luttøka í altjóða samstarvi	
um trygd á sjónum	69
Heimildin at binda ríkið úteftir	69
Føroyska heimastýrið og altjóða sáttmálar	69
Samsvar millum skyldur og heimildir	70
<i>Umboð</i>	71
<i>Ramnmulóggáva</i>	72
<i>Yvirtøka uttan treytir</i>	73
<i>Samsvar millum ábyrgd og skyldur</i>	73
<i>Stoða Danmarkar</i>	75
<i>Hong Kong og Macau</i>	77
Fyrising og kostnaður	79
Skipan av fyrisingini	79
Fyrisingarligar uppgávur	80
Lítil ella stór fyrising	81
<i>Regluverkið</i>	81
<i>Privatisering av sýnsarbeidi</i>	83
Starvsfólkatørvur og kostnaðarmeting	84
Tilmæli	86
Lóg um trygd á sjónum	87
Viðmerkingar til lóginá	96
Almennar viðmerkingar	96
Viðmerkingar til tær einstóku lögargreinirnar	98
Kapittul 1, lógarøki og fyrising	98
Kapittul 2, Skipasmíð, útgerð og rakstur v.m.	102
Kapittul 3, skipasýn	118
Kapittul 4, klassin v.m.	125
Kapittul 5, um ábyrgd	128
Kapittul 6, fyriskipanir viðvíkjandi sigling	130
Kapittul 7, siglingar- og havnabann	134
Kapittul 8, Siglingarráðið	139
Kapittul 9, Samstarvsráðið	141
Kapittul 10, gjøld	143
Kapittul 11, revsing	145
Kapittul 12, gildiskoma	148
Stuttorðaskrá	150

Formæli

Nevndin, ið sett varð at gera tilmæli um yvirtøku av skipaefstirlitnum v.m., letur við hesum úr hondum frágreiðing sína saman við uppskoti til lögtinglóð um trygd á sjónum við viðmerkingum og frágreiðing um almennar spurningar av týdningi fyri yvirtøku av málsoðkinum og skipan av féroyskari umsiting á økinum.

Tórshavn, august 2000.

Elliður M. Abrahamsen

Kristin Balle

Finnleif Guttesen

Óli Hammer

Jákup Egþórn Hansen

Eyðun Berth Jacobsen

Halgir Winther Poulsen (formaður)

Arne Ulstrup

/Heðin Poulsen

Inngangur

Nevndin var sett við soljóðandi brævi frá Føroya lögmanni, dagfest 30. oktober 1998:

Í samgonguskjalinum millum Fólkaflokkini, Tjóðveldisflokkini og Sjálvtýrisflokkini, dagsett hin 9. mai 1998, er ásett at Skipaeftirlitið verður yvirtikið.

Eftirsum sjóvinnumál eru bæði sermál (útbúgving, færleikakrøv, manning, vaktarhald á sjónum, uppmáting av skipum, skráseting av skipum og almenn sjómannaviðurskifti) og felagsmál (skipatryggileikalógin, sjóreglur og sigling umframt sjólógin) og sammett við politiska setningin hjá samgonguni verður saman við Skipaeftirlitinum at fylgja altjóða sjóvinnuviðurskiftir innan IMO (International Maritime Organization) undir ST og reglurnar um skipatryggleikan, sigling og möguliga sjólógin. Hetta merkir sostatt, at øll sjóvinnumál verða feroysk.

Fyri at náa hesum máli er neyðugt at seta arbeiðið í gongd sum skjótast, og hevur landsstýrsmaðurin í sjóvinnumálum avgjørt at seta 5 mannanevnd við hesum umboðum:

- Formáður valdur av Fiskimálastýrinum
- Ein lim og ein eyka lim umboðandi Føroya Reiðarafelag og Reiðarafelagið fyri Farmaskip
- Ein lim og ein eyka lim umboðandi Sjómannafeløgini
- Ein lim og ein eyka lim umboðandi Søfartsstyrelsen
- Ein lim og ein eyka lim umboðandi Sjóvinnufyrisingina
- Skrivarin settur av Fiskimálastýrinum.

Arbeiðssetningur nevndarinnar verður at lata landsstýrismanninum í fiski- og sjóvinnumálum eina kanning av teimum málsokjum, sum feroysk lóggáva skal gerast fyri, herundir eitt tilmæli um:

1. Lóg um skipatryggleikan, lóg um sigling og merking, og um feroyska sjólólg
2. Hvussu viðurskiftini millum Danmark og Føroyar kunnu skipast, soleiðis at Føroyar fáa sjálvtøðuga umboðan í IMO og rættindi sum sjálvtøðugt limaland ella í eina tíð saman við Danmark.
3. Fyrisiting av Skipaeftirlitinum, ið verður løgd saman við verandi Sjóvinnufyrising sum deild í Fiskimálastýrinum
4. Nevndin eigur at leggja dent á, at feroyska lóggávan og um-

- sitingin verður so einkul sum mæguligt, herundir at seta fram uppskot um regluverk og tvørgangandi samskipan í regluverkinum.
5. Kanningin og tilmælið skulu vera landsstýrismanninum í hendi í seinasta lagi 1. juli 1999.

Í hesum fyririkingum verður miðað ímóti, at Føroyar hava alla ábyrgd av málsøkinum sjóvinna við teimum skyldum, sum verða okkum álagdar í altjóða høpi, til tess at teir millumlanda sáttmálar, sum hava gildi fyrir Danmark og at Føroyar í dag á økinum, verða lagdir til føroyskar myndugleikar at umsita, og við hesum at neyðugar altjóða fráboðanir verða fylgdar upp við fráboðan til IMO beinleiðis ella fyribils í eina tíð gjøgnum Danmark.

Nevndin kann í samráð við Fiskimálastýrið seta arbeiðsbólk at fáa nærrri greiðu á tí tekniska økinum.

Í nevndina vórðu vald:

- Halgit Winther Poulsen, formaður.
 - Vegna Fiskimálastýrið Kristin Balle.
 - Vegna Sjóvinnufyrisingina Eyðun Berth Jacobsen.
 - Vegna Reiðarafelagið fyrir Farmaskip Óli Hammer, varalimur Jan Mortensen.
 - Vegna Føroya Skipara og Navigatørfelag Ellintur M. Abrahamsen, varalimur Óli Jacobsen, umboðandi Føroya Fiskimannafelag.
 - Vegna Føroya Reiðarafelag Jákup Egholm Hansen, varalimur Jógvan Norðbú.
 - Vegna Maskinmeistarafelagið Finnleif Guttesen, varalimur William Berg, umboðandi Føroya Motorpassarafelag.
 - Vegna Søfartsstyrelsen, Arne Ulstrup, yvirskipasýnsmaður.
- Arne Ulstrup hevur bert veitt nevndini tekniska hjálp og ráð um, hvussu føroysk lóggáva kann verða skipað og føroyskt skipaefstirlit verða sett á stovn, eftir at málsøkið skipaefstirlit er yvirtikið. Álitið er sostatt ikki neyðturviliga í samsvari við áskoðanina hjá ríkismyndugleikunum.

Eftir at nevndin var mannað, var fyrsti fundurin hildin tann 3. mai 1999, har landsstýrismáðurin, Jørgin Niclasen og Kaj P. Mortensen, aðalstjóri í Fiskimálastýrinum greiddu frá, hvør ætlanin var við arbeiðinum. Vist varð til avtalu við donsku stjórnina um yvirtøku av skipasýninum og samgonguskjalið millum Fólkaflokkini, Tjóveldisflokkini og Sjálvstýrisflokkini, frá 9. mai 1998, har avtalað var, at skipasýnið verður yvirtikið.

Landsstýrismaðurin legðið dent á, at ein fóroysk lóggáva á økinum eיגur at byggja á altjóða reglur, soleiðis at trygdin umborð á fóroyskum skipum er á sama høga stigi, sum í grannalondunum. Somuleiðis átti nevndin at kanna, hvørjir möguleikar vóru hjá Føroyum at gerast sjálvstøðugur limur í altjóða felagsskapum á økinum.

Røtt varð eisini um, hvussu arbeiðið skuldi leggjast til rættis. Semja var um, at málíð var sera umfatandi, og av tí at allir nevndarlimrnir vóru í fulltíðarstørvum, fór at vera neyðugt hjá nevndini at fāa ein skrivara, ið kundi arbeiða sjálvstøðugt og helst verða settur við teimum treytum, at hann kundi arbeiða fulla tíð, tó soleiðis at hann eisini kundi gera annað arbeiði í Fiskimálastýrinum. Semja var somuleiðis um, at arbeiðið átti at verða skipað soleiðis, at ein arbeiðsbólkur av nevndarlimum stóð fyrir dagliga arbeiðinum saman við skrivararanum, og at samlaða nevndin helt fund, tá tað var hildið neyðugt.

Tann 1. august 1999 byrjaði Heðin Poulsen, lögfrøðingur, sum skrivari hjá nevndini.

Í døgunum 16. og 17. september 1999 skipaði nevndin fyrir einum seminari í Tórshavn fyrir innbodnum frá viðkomandi myndugleikum og vinnufyrítøkum, har Birgit Sølling Olsen, deildarstjóri, og Arne Ulstrup, yvirskipasýnsmaður, bæði frá Søfartsstyrelsen, hildu fyrilestrar. 28 stovnar og fyritøkur vóru umboðað á seminarinum.

Nevndin hevur havt seks fundir, eins og fundir hava verið við hesar stovnar og virki, ið hava tilknýti til sjóvinnu og skipatrygd:

- Arbeiðseftirlitið
- Fiskimálastýrið
- Fiskiveiðieftirlitið
- Heilsufrøðiligu Starvsstovuna
- Klassafeløgini
- Oljumálastýrið
- Føroya Sjómansskúla
- Maskinmeistaraskúlan
- Skipaeftirlitið, fóroyska deildin
- Tryggingarfelagið Føroyar, Sjódeildin
- Undirvísingar og mentamálastýrið

Somuleiðis hava íslendski siglingarstovnurin og danska sjóvinnustýrið verið vitjað.

Avtalur um yvirtøku av skipasýninum

Tann 18. apríl 1988 setti landsstýrið eina nevnd at koma við einum álti um, á hvønn hátt skipasýnið kundi yvirtakast, og tann 28. í sama mánað sendi landsstýrið fyrispurning til ríkisstýrið um möguleikar fyrir yvirtøku av Statens Skibstilsyn (skipaeftirlitnum) sum sermál sambært § 2 í heimastýrslóginu, ella um bert umsitingin kundi yvirtakast sambært § 9. Eftir at málið hevði verið hjá tí nýstovnaða Søfartsstyrelsen, sum nú umsat økið, til ummaðis, svaraði forsætismálaráðið soleiðis við brævi dagfest 12. september 1988:

Rigsombudsmanden har med skrivelse af 24. Maj 1988 (j.nr. 66-07-1/1988) videresendt en henvendelse af 28. April 1988 fra Færøernes Landsstyre, i hvilken der anmodes om rigsmyndighedernes udtalelse om, hvorvidt skibstilsynet kan overtages som særanliggende efter hjemmestyrelovens § 2, eller om det kun er muligt at overtake administrationen af området i henhold til loven § 9.

Statsministeriet kan bekraefta, at sagsområdet ikke er nævnt i de to lister til hjemmestyreloven, samt at man i årene efter lovens vedtagelse fortolkede loven således, at alene de sagsområder, som udtrykkeligt var nævnt i listerne, kunne overtages som særanliggende i medfør af lovens § 2. I de senere år har Statsministeriet imidlertid fundet det hensigtsmæssigt i et vist omfang at anlægge en bredere fortolkning af hjemmestyrets muligheder for overtagelse. Dette vil således kunne være tilfældet, hvor der er tale om et sagsområde, som er en naturlig bestanddel af en større samling sagsområder, som i øvrigt er færøske særanliggender. Bag denne fortolkning ligger en „rimelighedsbetragtning“ ud fra en helhedsvurdering af hjemmestyreordningen.

Fastlæggelsen af grænserne for en overtagelse i disse tilfælde bør fastlægges efter forhandling mellem Statsministeriet, det pågældende ressortministerium og hjemmestyret. Med henblik herpå har Statsministeriet indhentet vedlagte udtalelse af 9. August 1988 fra Industri ministeriet.

På denne baggrund vil der fra Statsministeriets side intet være til hinder for, at hjemmestyret overtager sagsområdet som særanliggende i medfør af hjemmestyrelovens § 2. En sådan overtagelse vil ske med respekt af hjemmestyrelovens § 5, hvorefter de færøske myndigheders kompetence er undergivet den begrænsing, der følger af de til enhver tid bestående traktatmæssige- og andre internationale rettigheder og

forpligtelser samt af § 7 vedrørende traktaters og andre interntionale overenskomsters forhold til Færøerne.

Statsministeriet er indforstået med, at forhandlinger om en eventuel overtagelse foregår direkte mellem hejmmestyret og Industriministeriet og Søfartsstyrelsen. Man beder dog om at blive orienteret om den mere principielle del af sådanne forhandlinger.

Hesi brot úr ummælinum frá Søfartsstyrelsen verða eisini nevnd, tá tey hava týdning fyri at skilja svarið frá forsætismálaráðnum:

Da en væsentlig del af det nugældende regelgrundlag er baseret på internationale konventioner som f. eks. konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), der også er gældende for Færøerne, måtte en overgang af regelfastsættelsen formentlig forudsætte, at de færøske myndigheder afgav en erklæring om, at man inden for lovens område ville implementere de konventionsændringer, som i fremtiden ville træde i kraft også for Færøerne.

En overgang alene af de områder, der i dag varetages af distriktskontoret i Torshavn, vil derimod ikke kunne anbefales hverken fra et praktisk synspunkt eller af hensyn til en rimelig ansvarsfordeling. Der må her lægges vægt på den tætte sammenhæng, der ikke mindst på godkendelsesområdet er mellem de opgaver, der løses i distriktet og de opgaver, der løses centralt.

Såfremt der ikke ønskes en fuldstændig overgang af hele området, vil der kunne tænkes forskellige mellemløsninger, hvor f. eks. regeludfærdigelse forblev fællesanliggende, medens den egentlige administration skete som særanliggende.

Tilrettelæggelse af sådanne mellemlösninger kræver indgående drøftelser for at finde en hensigtsmæssig grænsedragning med en klar og entydig ansvarsfordeling.

Júst um tað mundið, tá omanfyrinevnda brævaskiftið fór fram, varð danska umsitingin av málum viðvíkjandi trygd á sjónum munandi broytt við stovnan av Søfartsstyrelsen, ið fekk yvirskipaðu ábyrgdina av øllum økinum, sum samstundis varð miðsavnað. Sum ein náttúrlig fylgja av hesum varð ein stórur partur av tí arbeiði, ið frammanundan hevði verið gjort á økisskrivstovunum hjá skipasýninum kring landið miðsavnað í Keypmannahavn. Tað sama hendi við skrivstovuni í Føroyum.

Í álti sínum dagfest 20. oktober 1988 kemur nevndin, ið sett varð av landsstýrinum, til ta niðurstøðu, at ein yvirtøka sambært gr. 2 í heimastýrslögini er rætta loysnin. Lagt verður afturat, at

„Nevndin heldur tað hava avgerandi týdning, at ábyrgdin av skipa-eftirlitinum við yvirtøku verður flutt til Føroyar.

Við ábyrgdini í Føroyum annaðhvort sum gr. 2 ella gr. 9 loysn kemur kostnaðurin eisini at vera her á landi annaðhvort beinleiðis (gr. 2) ella óbeinleiðis sum konsulenttænasta (gr. 9). Rakstrarútreiðslurnar verða tær somu.

Ein yvirtøka, bert av teirri deild, sum í dag er í Føroyum, verður tekniskt og umsitingarliga ikki mett sum rætta loysnin.

Hin vegin so er nevndin av teirri áskoðan, at við skilagóðari figgjarstýring, möguliga við størri inntökumöguleikum, so kemur ein gr. 2 loysn at menna ta føroyska sjóvinnuna, har ríkisfelagsskapurin tryggjar føroysk altjóða rættindi, meðan her heima verður möguligt at skapa eitt tekniskt og umsitingarligt umhvørvi, sum er tillagað føroyskum viðurskiftum.“

Tað sær ikki út til, at meira er hent við spurninginum um yvirtøku av skipasýninum, fyrr enn landsstýrið og danska stjórnin í sambandi við samráðingar um loysn av bankamálinum tann 10. juni 1998 samdust um at „*de færøske myndigheder overtager området vedrørende skibstilsynet efter nærmere forhandling mellem Den Danske Regering og Færøernes Landsstyre*“. Tær í avtaluni nevndu samráðingar tykjast heldur ikki at hava verið fórdar.

Síðani 1948 hevur skipasýnið verið viðgjort á lögtingi hesi ár: 1949 (mál 98), 1958 (mál 6), 1961 (mál 48), 1972 (mál 70), 1973 (mál 28), 1976 (mál 11) og 1983 (mál 86).

Setningur nevndarinnar

Arbeiðssetningur nevndarinnar er sambært brævi lögmans at lata landsstýrismanninum í fiski- og sjóvinnumálum eina kanning av teimum málsækjum, sum feroysk lóggáva skal gerast fyrir, herundir eitt tilmæli um:

1. Lóg um skipatryggleikan, lóg um sigling og merking, og um feroyska sjólög
2. Hvussu viðurskiftini millum Danmark og Føroyar kunnu skipast, soleiðis at Føroyar fáa sjálvstöðuga umboðan í IMO og rættindi sum sjálvstöðugt limaland ella í eina tíð saman við Danmark.
3. Fyrisingit av Skipaeftirlitinum, ið verður løgd saman við verandi Sjóvinnufyrising sum deild í Fiskimálastýrinum
4. Nevndin eigur at leggja dent á, at feroyska lóggávan og umsitingin verður so einkul sum möguligt, herundir at seta fram uppskot um regluverk og tvørgangandi samskipan í regluverkinum.

Havandi í huga,

- at tilsgognin frá donsku stjórnini í 1988 um yvirtøku vísti til § 2 í heimastýrislögini, og sostatt fevndi um bæði umsiting og lóggávuvald,
- at avtalan frá 1998 tí helst eigur at skiljast á sama hátt,
- at í báðum fórum er fyrirtreytin fyrir einari yvirtøku, at nærrí samráðingar vera um málið,
- at tað er ógreitt, hvussu hugtakið skipasýn skal skiljast í nútíðar lóggávu- og umsitingarhøpi, og
- at spurningurin um støðu Føroya til altjóða sjóvinnustovnarnar má haldast at vera grundleggjandi fyrir, hvussu lóggávuvaldið hjá heimastýrinum kann verða skipað,

hevur nevndin tulkað arbeiðssetningin soleiðis, at tað mest umráðandi var at lýsa, hvørjar möguleikar Føroyar hava at fáa atgongd til altjóða samstarv á økinum og sum fyrireiking til samráðingar um yvirtökuna at gera uppskot til lóg um trygd á sjónum við tilhoyrandi umsiting.

Hinvegin hevur nevndin ikki hildið, at lóg um merking av skipum

var átrokandi, eins og arbeidið við færøyskari sjólóð eiger at bíða inntil yvirtøkuspurningurin er avgreiddur.

Galdandi skipan

Lóggáva

Høvuðslógirnar, ið galdandi eru viðvíkjandi skipatrygd og trygd á sjónum eru:

lov nr. 118 af 28.03.1951 om forholdsregler til skibsfartens betrygglese, sum broytt við anordning nr. 583 af 30.06.1994, og lov om skibes sikkerhed nr. 98 af 12.03.1980, sum broytt við anordning nr. 583 frá 30.06.1994.

Lógirnar eru báðar orðaðar sum heimildarlógor, ið geva viðkomandi ráðharra myndugleika at umsita lógirnar og kunngera fyriskipanir til fremjing av teimum krøvum, ið lógirnar seta til ávíkavist skipatrygd og trygd á sjónum. Hesar fyriskipanir verða kunngjørðar leypandi í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*, ið kemur í nýggjari, dagfördari útgávu á hvørjum ári.

Sum gjøllari viðgjört aðrastaðni, er málsøkið felagsmál, og er lóggávuheimildin sostatt hjá donsku myndugleikunum. Báðar lógirnar eru settar í gildi í Føroyum og verða umsitnar av Søfartsstyrelsen á sama hátt sum hesin stovnurin umsitur lóggávuna í Danmark. Tó ber ikki til at siga, at tað er fullkomín lögareind millum Danmark og Føroyar, lutvist av teirri orsök, at lógirnar hava ikki verið dagfördar í Føroyum so hvørt, sum tær eru broyttar í Danmark, og av tí, at nýggjar fyriskipanir verða sendar til avvarðandi myndugleikar í Føroyum til ummælis og möguligar broytingar, áðrenn tær verða lýstar í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen* sum galdandi fyri Føroyar.

Munurin í lógargrundarlagnum gjørdist enn størri tá Lov om sikkerhed til søs varð sett í gildi í Danmark tann 01.03.1999, samstundis sum báðar lógirnar nevndar omanfyri vórðu settar úr gildi fyri Danmark, men framvegis eru í gildi í Føroyum.

Tann, ið ætlar at kunna seg um hvørjar reglur er galdandi á einum ávísum øki innan lóggávuna um skipatrygd v.m., verður í roynd og veru ikki nógv klókari av at lesa sjálvar lógirnar, men verður noyddur sökja sær gjøllari vitan í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*, har tær gjøllari reglurnar verða kunngjørðar, og sum er skipað á hendan hátt:

- *Meddelelser A:* Tvørgangandi reglur um arbeiðsumhvørvi umborð. Eru tó ikki settar í gildi fyrir færoysk skip.
- *Meddelelser B:* Óll ferðamannaskip í altjóða sigling og farmaskip 500 tons ella størri í altjóða sigling
- *Meddelelser C:* Farmaskip størri enn 20 tons í innanlandssigling og farmaskip størri enn 20 tons, men undir 500 tons, í altjóða sigling.
- *Meddelelser D:* Ferðamannskip í innanlandssigling.
- *Meddelelser E:* Fiskiskip 15 metrar og størri, ella 20 tons og størri.
- *Meddelelser F:* Fiskiskip og onnur skip til vinnuligt endamál undir 15 metrar, ella undir 20 tons.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen er eitt sera umfatandi savn av reglum, ið fevna um øll evni, ið hava við skipatrygd og trygd á sjónum at gera. Reglurnar, sum í høvuðsheitum byggja á altjóða samtyktir, fevna um so ymisk evni sum frá gjøllari reglum um útrocning av tvormátinum á lensirørinum umborð á ymiskum skipum til reglur um viðferð av ferðasníkum. Til ber at síggja, um ein ávis fyriskipan er galddandi fyrir færoysk skip, av tí at í titílikum fórum verður í innganginum víst til at skipanin verður kunngjørd, eftir at landstýrið hevur havt hana til ummælis, eins og víst verður til ta í Føroyum galddandi lóginum sum heimild undir fyriskipanini.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen er í átta ringbindum og útgerð til samans nakrar túmund síður.

Umsiting

Sum nevnt omanfyri verður lóggávan um skipatrygd og trygd á sjónum umsitin av *Søfartsstyrelsen*, sum er sjálvstøðugur stovnur undir danske vinnumálastýrinum.

Søfartsstyrelsen varð stovnað í 1988 í sambandi við eina grundleggjandi nútímansgerð og miðsavning av teimum seks almennu sjóvinnumyndugleikunum, ið frammanundan høvdu tikið sær av ymiskum uppgávum á økinum. Millum hesar uppgávur voru skipasýn, skipaskráseting og sjóvinnuútbúgviningar. Høvuðsendamálið við samanleggingini var at rationalisera arbeiðsgongdirnar og effektivisera almennu umsitingina. *Søfartsstyrelsen* er í dag tann almenni myndugleikin, ið undir ábyrgd ráðharrans umsitur og dagførir regluverkið og samstundis er samskipandi liðið millum sjóvinnuna og tað almenna.

Føroyska skipasýnið

Millum tær deildir, ið rökja dagliga arbeiðið við sýn av skipum og eftirliti við, at reglurnar um trygd v.m. verða hildnar, er føroyska skipasýnið, ið hevur ein deildarleiðara, ið samstundis er sýnsmaður, umframt tvey onnur sýnsfólk og tvey hálvtíðar skrivstovufólk. Høvuðsuppgávurnar hjá føroyska skipasýninum kunnu í stuttum lýsast soleiðis:

- Reglulig sýn við tíðarvissum millumbilum, undir hesum sýn av siglingar- og bjargingarútgerð og radiosýn. Ein partur av arbeiðinum fevnir eisini um vegleiðing og upplýsing til manningarnar um nýggj krøv til bjargingar- og trygdarútgerð. Krøvini til arbeiðsumhvørvið umborð á føroyskum skipum eru ikki tey somu, sum galdu eru í Danmark, og arbeitt verður við at økja um medvitið hjá sjómonnum á hesum økinum.
- Onnur sýn, undir hesum umbyggingarsýn, sýn í sambandi við serlig átök, eftirlitssýn við tænaststøðum fyrir t.d. gummibátar og bjargingarútgerð og eykasýn.
- Kjølfestiskanningar av skipum storri enn 5GT
- Uppmáling av skipum verður sum yvirtikið mál umsitið vegna Føroya landsstýri.
- Eftirlit við manning av handilsskipum.

Herumframt verða umsitingarligar uppgávur, eitt nú fyrireiking av sýnum og samskifti við viðskiftafólk, røkt av skrivstovuni, sum eisini virkar sum millumlið millum føroyskar reiðarar og *Søfartsstyrelsen*.

Síðan umskipanina í 1988, tá *Søfartsstyrelsen* varð sett á stovn og umsitingin av sjótrygdarmálum miðsavnað, eru arbeiðsuppgávurnar hjá føroyska skipasýninum vorðnar meira avmarkaðar enn tær voru fyrr.

Vitar, uppmerking og veðurtænasta

Vitatænastan í Føroyum verður umsitin av *Farvandsvæsenet*, sum er stovnur undir danska verjumálaráðnum, ið hevur til uppgávu at tryggja sigling á donskum, føroyskum og grønlendskum sjóleiðum. Lógargrundarlagið undir virkseminum hjá stovninum í Føroyum er § 5a í *Lov om skibsartens betryggelse*.

Í Føroyum rekur stovnurin loranstøðina á Eiði, eina radionaviga-tionsstøð (GDPS), 3 stórar og 24 smærri vitar umframt 3 radiovitar. Virksemið í Føroyum er skipað undir Farvandssikringsafdelingen í Keypmannahavn, meðan dagligi raksturin verður fyriskipaður av

loranstöðini á Eiði. Umframt leiðaran, starvast ein maskinmeistari, ein loranteknikari, ein vitahandverkari og tríggir vitaumsjónarmenn í Føroyum, umframt tríggir parttíðar umsjónarmenn við smærru vitarnar.

Umframt vitatænastuna hevur stovnurin ábyrgd av avmerking av siglingarleiðum, vitalistanum og kunngerðum í *Efterretninger for sefarende* av broytingum av avmerkingum v.m.

Farvandsvæsenet samstarvar við Landsverkfrøðingin, sum ger ávíðarbeiði eftir nærrí avtalu. Á landsverkfrøðingsstovninum hevur ein maður til starv at hjálpa kommununum við teimum kommunalu vitunum.

Rakstrarútreiðslurnar í Føroyum hjá *Farvandsvæsenet* vóru í 1999 uml. 5.8 mió. kr. Verður roknað við viðlíkahaldsútreiðslum og ávísum útbyggingarútreiðslum afturat, skal talið setast nakað hægri.

Farvandsvæsenet hevur harafturat ábyrgdina av sjókortum yvir føroyskar sjóleiðir. Kortini verða gjørd av *Kort- og Matrikelstyrelsen*. Tað hevur tó víst seg at vera trupult at fáa kortini yvir føroyska sjóðkið dagförd, og *Kort- og Matrikelstyrelsen* hevur sum svar uppá fyrispurning frá Skipara- og Navigatørfelagnum boðað frá, at kortini 20 og 80 ikki í framtíðini verða ein partur av teirra føroysku kortsröð og eiheldur fara at verða dagförd, eins og broytingar ikki verða kunngjørðar í regluligu frágreiðingunum um korthbroytingar. Tað er tí neyðugt, at spurningurin um framtíðar kortlegging og dagföring av føroyskum sjókortum verður avkláraður, soleiðis at eingi ivamál stinga seg upp um ábyrgdina av hesum øki.

Veðurtænastan í Føroyum verður umsitin av *Danmarks Meteorologiske Institut* (DMI), hvørs høvuðsuppgáva er at taka sær av granskning, eftirliti og tænastuveiting viðvíkjandi veðri, veðurlagi og havfrøði í Danmark, Føroyum og Grønlandi.

DMI rekur seks veðurtænastustöðir í Føroyum, harav ein er radiosondustöðin í Tórshavn. Kanningarárslitini verða viðgjørd í Keypmannahavn og verða kunngjørd í Føroyum sum veðurtíðindi fimm ferðir um samdøgrið. Harafturat verða fimmdaga veðurforsøgnir kunngjørðar tvær ferðir um samdøgrið, eins og serligar frásøgnir verða gjørðar fyrir flígvilíkindi.

Umframt vanligu veðurtíðindi fyrir land- og sjóleiðirnar verða serligar ávaringar sendar um Tórshavn radio um óveður og vanda fyrir avísing.

Rakstrarútreiðslurnar hjá DMI av føroysku veðurtænastuni eru uml. 3.2 mió. kr, harav uml. 1.4 mió. kr. fella í Føroyum, meðan uml. 1.8 mió. kr. fella í Danmark. Av samlaðu útreiðslunum uppá 3.2 mió. kr. eru uml. 1.8 mió kr. lönarútreiðslur, ið eru mettar.

Sjóvinnufyrisingin

Inngangur

Sjóvinnufyrisingin, sum bygnaðarliga er skipað sum deild í Fiskimálastýrinum, hevur til uppgávu at umsita féroysku sjóvinnulóggávuna, t.v.s. manningarlögina, sjómannahlögina, mynstringarlögina, skipaskrásetingarlögina og lögina um féroysku altjóða skipaskrásetingina, FAS.

Sjóvinnufyrisingin hevur eisini til uppgávu saman við umboðum fyrir sjóvinnuna at viðgera danskar lógar og reglugerðir viðvíkjandi trygd á sjónum, sum ætlanin er at seta í gildi í Føroyum.

Skráseting Føroya, ið er skipað undir Sjóvinnufyrisingini, hevur til uppgávu at umsita skipaskrána og partafelagsskrána.

Stutt søgulig lýsing

Í sambandi við fyrireikingarnar til at Føroyar skuldu staðfesta IMO sáttmálan um útbúgving og vaktarhald á handilsskipum, STCW-78, varð neyðugt at tillaga galddandi lógar og gera nýggjar løgttingslógar innan hetta økið.

Í 1984 kom løgttingslógin um sjómannauðbúgving og í 1992 eisini løgttingslógin um maskinmeistaraútbúgving og aðrar maskin- og eltknáiútbúgvingar. Somuleiðis vórðu brotingar gjørdar í manningarlögini. Í 1988 varð manningarlögini tillagað krøvunum í STCW-sáttmálanum. Tann parturin, sum viðvíkti sjóvinnubrøvum, varð tíkin burturúr og settur í eina nýggja løgttingslög frá 1988 um sjóvinnu, sum seinni er sett úr gildi og samskipað við manningarlögina frá 1998.

Mynstringarlögini varð somuleiðis broytt í 1988, soleiðis at tað nú var skiparin, sum fekk ábyrgd av at mynstra manningina. Um somu tíð varð sjómannahlögini frá 1967 broytt. Broytta lógin varð sett í gildi tann 1. oktober 1993 við kunngerð.

Tann 17. januar 1991 varð STCW-sáttmálin lýstur í Kunngerðarblaði B. Frammanundan hevði verið kunngjört í „Lovtidende C“, at Føroyar høvdu staðfest sáttmálan. Sáttmálin gjørdist bindandi fyrir Føroyar tann 18. september 1990.

Við teimum skyldum og teirri ábyrgd hetta førði við sær, gjørdust krøvni til féroysku sjóvinnuumsitingina størri. Hetta var longu staðfest undir viðgerðini av manningar- og sjóvinnulögini í 1988. Miðað varð ímóti at savna nakrar uppgávur, sum partvis lógu hjá landfútanum, partvis hjá Landsskúlafyrisingini og partvis hjá sjóvinnuumsitingini í landsstýrinum í eina umsiting. I hesi ætlan voru sjóvinnu- og maskinskúlaútbúgvingarnar tó hildnar uttanfyri.

Tann 1. januar 1994 varð Sjóvinnufyrisingin formliga sett á

stovn. Stovnurin varð skipaður í tí gomlu landsfyrisitingini sum ein sjálvstøðugur stovnur undir tí landsstýrismanni, sum m.a. hevði sjóvinnu sum sítt málsøki. Sjóvinnufyrisitingin vísti annars til deildina fyrí fiskivinnu- og aðrari vinnu í landsstýrinum. Nakrar heimildir í manningarlögini lógu beinleiðis hjá stjóranum fyrí Sjóvinnufyrisitingina.

Tá ið skipaskrásetingin varð flutt frá landfútanum til Sjóvinnufyrisitingina tann 1. januar 1994 fylgdi partafelagsskrásetingin við. Hesar skráir høvdu í nögv ár verið umsitnar hjá landfútanum. Nevnast kann, at samstundis sum umsitingin av partafelögum v.m. kom undir føroyskan myndugleika, kom nýggja felagsløggávan í gildi.

Eftir at stýrisskipanarlógin varð sett í gildi í 1995, og landsumsitingin varð umskipað í tíðarskeiðinum 1996-98, varð Sjóvinnufyrisitingin skipað sum deild í Fiskimálastýrinum. Broytingin varð endaliga framd á vári 1999, tá ið deildirnar undir Fiskimálastýrinum komu undir somu lon. Hóast stýrisskipanarlógin kom í gildi og bygnaðarbroytingarnar vórðu framdar, førdi hetta ikki við sær broytingar í teimum uppgávum, sum Sjóvinnufyrisitingin hevði at røkja

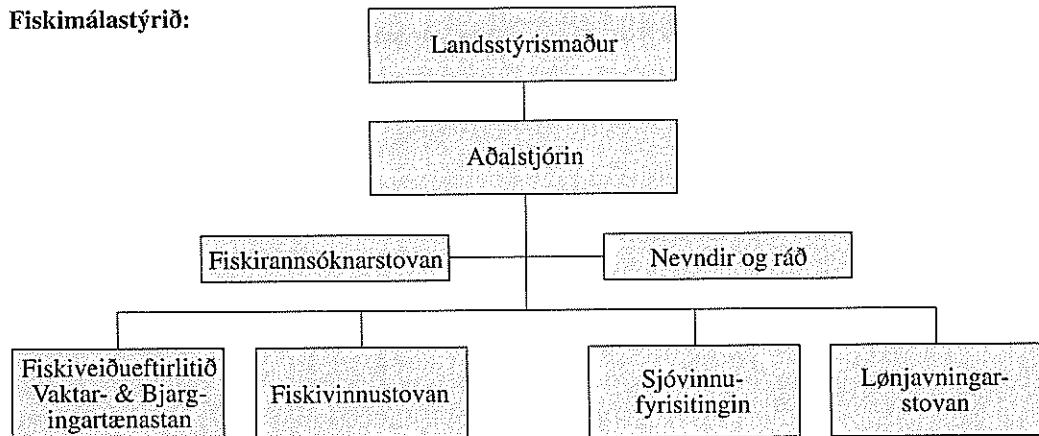
STCW-78 sáttmálin varð seinast broyttur í 1995. Hetta fördi við sær, at ávisar broytingar vórðu gjørdar í manningar- og sjómanna-lögini í 1998. Sjóvinnulógin varð avtikin og ásetingarnar í henni vórðu partvíss samanskryvaðar við manningarlögina og partvíss ásettár í kunngerð. Í sjómannahögini vórðu hvíldarreglurnar broyttar at samsvara krøvunum í STCW-sáttmálanum.

Í 1995 varð ein nýggjur altjóða sáttmáli um sjóvinnu, útbúgving og vaktarhald á fiskiskipum, STCW-F-95, samtyktur í IMO. Sáttmálin varð gjørdur eftir sama leisti sum STCW-78 sáttmálin, men krøvini gjørdust heldur lakari. Sáttmálin hevur ikki fingið altjóða gildi enn, orsakað av vantandi undirtøku millum límalondini í IMO. Løggávan í Føroyum lýkur tó krøvum sáttmálans, av tí at hædd varð tikan fyrí hesum krøvum, tá ið manningarlógin varð gjørd í 1998.

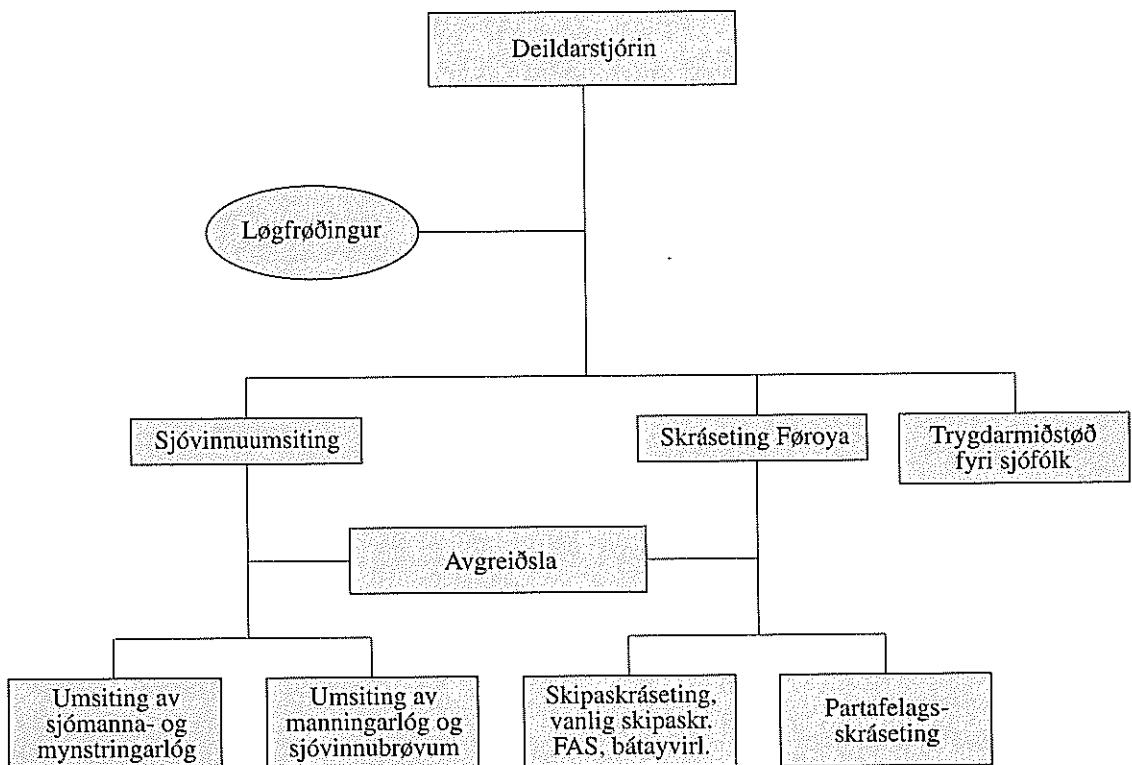
Bygnaður og skipan av umsitingini

Sum nevnt omanfyri er Sjóvinnufyrisitingin skipað sum deild undir Fiskimálastýrinum. Bygnaðarlíga er Sjóvinnufyrisitingin javnsett við Lønjavningarstovuna, Fiskiveiðueftirlitið, Vaktar- og Bjargingartænastuna og Fiskivinnustovuna, sí mynd niðanfyri:

Fiskimálastýrið:



Sjóvinnufyrisingin er skipað soleiðis:



Uppgávur, sjóvinnufyrisitingin umsitur

Hesar uppgávur kunnu í høvuðsheitum býtast sundur í sjóvinnumsiting og umsiting av skráseting:

- Sjóvinnuumssiting
- Skipaskráseting
- Vinnuskráseting

Nevnast kann, at Trygdarmiðstöðin fyrir sjófóllk í Klaksvík eisini er fyrisitingarliga og fíggjarliga skipað undir Sjóvinnufyrisitingini. Stöðin hevur egnan leiðara, sum samstundis er skeiðslærari. Umframt leiðaran er ein lærari knýttur at stöðini.

Sjóvinnuumssitingin

Arbeiðsuppgávurnar eru beinleiðis avleiðingar av ásetingum í løttingslögum ella ríkislögum, ið eru galdandi fyrir Føroyar, og sum áleggja umsitingini at veita tænastur, ið samsvara tørvinum hjá vinnuni og borgarunum. Flestu mál eru sermál og fevna um manningarlögina, mynstringarlögina, sjómannalögina og teir partar av lögini um skipatrygd, sum Sjóvinnufyrisitingin og Skipaeftirlitið hava ábyrgdina av sambært samstarvsavtaluni millum Landsstýrið og Søfartsstyrelsen. Sjóvinnufyrisitingin hevur umsjón við øllum sjóvinnu- og manningarviðurskiftum, undir hesum sjóvinnubrøvum, førleikakrøvum, trygdarskeiðum, manningaráseting, undantøkum frá krøvum í manningarlögini, mynstringareftirliti og sjómannalögini, undir hesum læknakanningum av sjómonnum, kost- og heilsuviðurskiftum umborð, siglingarbókum, mynstringarlistum v.m.

Føroya Skipaskráseting

Skipaskrásetingin í Føroyum fevnir um Føroya Skipaskráseting (FS), sum er vanliga skrásetingin av føroyskum skipum, Føroya Altjóða Skipaskráseting (FAS) sum er skráseting av føroyskum skipum í altjóða sigling og Bátayvirliði, sum er skráseting av smábátum undir 5 BT til støddar.

Skip eru skrásett í Føroyum í øllum førum síðani 1893. Í „*Kgl. Anordning nr. 220 af 16/9 1893 om lempelser i lov om danske skibes registrering m.m. af 1. april 1892 for så vidt angår Færøerne*“ felkk Føroya landfúti heimild til at skráseta skip, sum hoyrdu heima í Føroyum. Í ein vissan mun høvdu eisini sýslumenninir uttanfyri Havnina eina ávísa heimild at skráseta skip.

Tá føroyska skipaskrásetingin, orsakað av 2. veraldarbardaga við § 11 í „*Midlertidige bestemmelser for Færøerne om visse processuelle og*

administrative forhold“ nr. 13 frá 17. juni 1940 heilt verður flutt frá donsku skipaskrásetingini í Keypmannahavn til skipaskrásetingina í Tórshavn, er tað ein flyting av teirri fullu heimildini til eina skipaskráseting í Tórshavn, sum longu tá virkaðið sambært omanfyri-nevndu fyriskipan frá 1893.

Hendan fyriskipan frá 1893 og „*Midlertidige bestemmelser*“ frá 1940 vóru – saman við nøkruum donskum kunngerðum, rundskrivum og ráðharraskrivum frá 1927, 1933, 1947, 1950 og 1954 – lógar-grundarlagið undir feroysku skipaskrásetingini fram til 1970, tá løgtingslög um skráseting av skipum nr. 9 frá 5. mars 1970 varð sett í gildi.

Henda lógin var við ymsum broytingum í 1992 galldandi til 1997, tá hon varð broytt við løgtingslög nr. 75 frá 23. mai 1997. Høvuðs-broytingin í mun til lógirnar frá 1970 og 1992 var, at heimild varð givin til leiguskráseting (*bareboat* – skráseting) av skipum til og úr Føroyum. Við heimild í lóginí er lýst kunngerð um leiguskráseting.

Sum nú er fer øll skrásetingin fram við hond, men í næstum verður nýggj elektronisk skipan tikið í nýtslu, sum ger at allar upplýsingar um skrásett skip fara at vera teldutøkar.

Umsiting av skrásetingini

Øll feroysk skip, sum eru yvir 20 BT, skulu skrásetast í Skipaskránni, meðan skip sum eru millum 5 og 20 BT, kunnu skrásetast um hetta verður ynskt.

Skjøl (skipsskeytir, pantibrøv, skaðaloysisbrøv, úttøkur, ræðisav-markingar, leiguavtalur o.s.fr.) sum koma inn til skrásetingar, verða førd í dagbók. Í Føroya Skipaskráseting og FAS hevur hvort skip sitt skipsblað. Skipsblaðið er býtt upp í 3 partar. 1) heimildir, 2) veðrættindi og 3) brúksrættindi og onnur rættindi. Eisini hevur skipsblaðið teigar til frágreiðingar um skipið. Allar upplýsingar á skipsblaðnum verða dagfördar, so hvort sum broytingar verða frá-boðaðar.

Hesar upplýsingar eru skrásettar á skipsblaðnum:

- Kenningarbókstavir
- Slag av skipi
- Byggiár, -stað og skipasmiðja.
- Navn
- Heimstaður
- Havnakennungarnummar
- Framtøkumegi í KW ella HK
- Brutto- og nettotonatsatöl
- Longd, breidd og dýpd
- Eigaraupplýsingar

- Veðrættindi, veðrættarstøðan
- Ræðisavmarkingar
- Leiguavtalur (um skip verða leiguskrásett til føroyskt flagg/fremmant flagg)

Tá ið eitt skip er skrásett, letur skipaskrásetingin skipinum eitt tjóðskaparbræv, sum skal liggja umborð.

Skipaskrásetingin fær upplýsingar um framtøkumegi og stødd frá skipasýninum. Um broytingar verða gjørdar í upplýsingunum um skipið, verður biðið um at fáa tjóðskaparbrævið hjá skipinum inn til rættingar.

Fráboðanir um nýskrásetingar/rættingar verða sendar til *Søfartsstyrelsen*, Skipaeftirlitið, Radioeftirlitið, viðkomandi sýsluskrivstovur, *Færøernes Kommando*, Lønjavningargrunnin, Heilsufrøðiligu Starvstovuna, Vanlukkutryggingina, Fiskimálastýrið, Fiskiveiðueftirlitið, Hagstovuna, Toll- og Skattstovu Føroya og Føroya Gjaldstovu.

Bátayvirlitið

Skipaskrásetingin fyrisitur bátayvirlitið/farskránnna, sum fevnir um bátar undir 5 BT og før undir 20 BT. Tilmelding til bátayvirlitið/farskránnna verður gjørd á sýsluskrivstovuni, har báturin skal hava heimstað. Í Tórshavn skal tilmeldingen latast skipaskrásetingini.

Tilmeldingar til bátayvirlitið, sum skipaskrásetingin fær, verða lagdar í ringbind í TN-nr. ordan. Sýsluskrivstovurnar senda avrit av „tilmelding til bátayvirlitið“ til skipaskrásetingina, sum eisini verða lagdar í ringbind eftir havnakenningsnr. í tí sýslu tey koma frá.

Fráboðanir um nýskráseting og rætting í bátayvirlitinum verða sendar til Lønjavningargrunnin, Skipasýnið, Radioeftirlitið og fyrí bátar í Havn til Tórshavnar Havn.

Føroyska Altjóða Skipaskrásetingin (FAS)

Føroyska Altjóða Skipaskrásetingin (FAS) varð stovnað í 1992 samþært lögtingslög nr. 78 frá 10. mars 1992. Við heimild í lögini er lýst kunngerð nr. 83 frá 19. mai 1992, har gjøllari reglur eru ásettar um mannagongdir v.m., og kunngerð nr. 36 frá 24. mars 1998 um leiguskráseting av skipum. Í FAS verða skrásett føroysk skip, sum eru yvir 100 BT ella meira. Bert handilsskip í altjóða sigling kunnu takast upp í FAS-skránnna. Tað er eisini möguleiki fyri leiguskráseting í FAS-skránni.

Meðan tað er ókeypis at skráseta skip í vanligu skránni, verður gjald kravt fyrí skráseting í FAS. Reiðari og manning hava skattligan fyrimun av, at skipið er skrásett í FAS-skránni.

Mannagongdin fyri skráseting er tann sama, sum í vanligu skipaskrásetingini.

Í Føroya Skipaskráseting, FAS og bátayvirlitinum arbeiðir 1 skrivstovufólk/málsviðgerði fulla tíð umframt leiðaran á skipaskrásetingini, ið er lögfrøðingur.

Felagsskrásetingin

Felagsskrásetingin umsitur skráseting av parta- og smápartafelögum, vinnurekandi grunnum, v.m. Umsitingarligu uppgávurnar eru at skráseta nýggj felög ella brotingar í verandi felögum. Felagskrásetingin skal hava eftirlit við, at felagini lúka krøv um stovning, leiðsluviðurskifti, undir hesum innsending av ársroknkapum og øðrum kravdum upplýsingum. Almenningurin kann biðja um upplýsingar úr skrásetingini, og av hesum hevir skrásetingin ávisar inntøkur.

Starvsfólk

Í sjálvari umsitingini, trygdarmiðstøðin undantíkin, eru 7 starvsfólk. Umframt deildarstjóran, er ein lögfrøðingur og 5 skrivstovufólk/málsvigerarar.

Málsvigerararnir arbeiða innan hesi øki:

- sjóvinnuumsiting, mynstringar- og sjómanslóg
- manningarlög, undir hesum sjóvinnubrøv
- skipaskrásetingarmál
- vinnuskrásetingarmál

Umframt at standa fyri skipa- og felagsskránni sum registrator tekur lögfrøðingurin sær av málsøkjum innan Sjóvinnufyrisingina eftir tørví.

Fíggjarlig viðurskifti

Niðanfyri eru víst nøkur rakstrartöl fyri Sjóvinnufyrisingina árin 1997 til 2000. Í hesum tølum er Trygdarmiðstøðin ikki íroknað.

	1997	1998	1999	2000
Lønarútreiðslur	1.804	1.887	1.979	2.002
Aðrar rakstrarútreiðslur	752	1.023	2.073	1.373
Inntøkur	1.608	2.031	1.906	1.385
Nettoúrslit/játtan	949	879	2.146	1.990

Tølini fyri árin 1997 til 1999 eru úr roknkapinum, meðan tølini fyri 2000 eru á fíggjarlögini fyri Sjóvinnufyrisingina. Afturat hesum koma 1.1 mió. kr. til trygdarmiðstøðina í Klaksvík.

Økingin í útreiðslunum í 1999 stavar partvís frá flytingini yvir í Fiskimálastýrið og partvís frá øktum leiguútreiðslum.

Samstarvsavtalur

Hesar samstarvsavtalur eru millum Føroya landsstýri og *Søfartsstyrelsen*:

1. Avtala um røking av ávísum uppgávum, ið annaðhvort eru feroysk sermál ella serføroyskar reglur, ið Søfartsstyrelsen umsituð v.m. dagfest 29.05.1992.

Endamálið við avtaluni er at tryggja at reglur, ásettar við heimild í lögtingslögum og serreglur fyri feroysk skip, ásettar við heimild í danskari lóggávu, samsvara við galddandi altjóða regluverkið. Høvuðsevnini í hesi almennu samstarvsavtaluni eru

- a) Uppmáting av skipum sambært lögtingslög nr. 90 frá 10.06 1992, sum er feroyskt sermál, men verður umsitið av Søfartsstyrelsen.
 - b) Javnmeting av donskum og feroyskum sjóvinnubrøvum.
 - c) Eftirlit við manning av handilsskipum sambært lögtingslög nr. 63 frá 3 juli 1998, sum er feroyskt sermál. Meðan manningartal verður ásett av Sjóvinnufyrisingini verður eftirlitið framt av skipasýninum.
 - d) Mannagongdir at tryggja feroysku sjóvinnufyrisingini ávirkan á, hvørjar tekniskar fyriskipanir verða settar í gildi í Føroyum.
 - e) Edv- samstarv.
 - f) Norðurlanda samstarv.
 - g) Arbeiðsumhørvi umborð á skipum, undir hesum reglur um fráboðan av vanlukkum
 - h) Samstarv millum Arbeiðseftirlitið og Søfartsstyrelsen m.a um trygdarreglur í sambandi við ferming og avskiping.
 - i) Altjóða samstarv, ið tryggjar landsstýrinum kunning um arbeiðið í IMO v.m. og möguleika fyri lutteku í hesum samstarvi.
 - j) Eftirlit við bjargingaráutgerð umborð á skipum undir 5 tons.
2. Avtala um sjóvinnubrøv, dagfest 14.05.1999.

Endamálið við avtaluni er *at* áseta reglur um útskriving av STCW vinnubrøvum í Føroyum vegna donsku stjórnina, *at* loyva tænastu umborð á donskum og feroyskum skipum við sjóvinnubrøvum útskrivað í Føroyum og Danmark, *at* avtala mannagongdir um lutteku frá feroyskum sjóvinnumyndugleikum í góðkenning av sjóvinnubrøvum útskrivað í øðrum

londum, og at avtala mannagongdir viðvíkjandi sínamillum kunning um útskrivað vinnubrøv.

Høvuðsevnini í hesi almennu samstarvsavtaluni eru:

- a) STCW átekning á føroysk sjóvinnubrøv. Ein fortreyt fyri tilíkari átekning er, at føroysk lóggáva er í samsvari við krøvni í STCW sáttmálanum. Harumframt verður kravt, at sjóvinnubrævið hevur átekningina „KINGDOM OF DENMARK, Faroe Islands“.
- b) Fortreytin fyri javnseting av føroyiskum sjóvinnubrøvum við donsk er, at avtala er gjørd millum føroyska og danska útbúgvingarverkið um góðkenning av próvkjølum. Somuleiðis skal siglingartíð, próvtøkukrøv v.m. svara til tey donsku, ið eru samsvarandi STCW krøvunum, ið Danmark er sáttmálabundið at halda.
- c) Áðrenn danskir myndugleikar taka stig til góðkenning av útlendskum sjóvinnubrøvum sambært STCW sáttmálanum skal Sjóvinnufyrisingin kunnast og hava høvi til at meta um tað tilfarið, ið liggur til grund fyri viðurkenningini.
- d) Partarnir hava bundið seg til ikki at útskriva sjóvinnubrøv til persónar, sum frammanundan hava vinnubræv í hinum landinum. Tó kann nýtt vinnubræv verða útflyggjað í øðrum landinum, móti at vinnubrævið, útflyggjað í hinum landinum verður latið inn.

Grundað á hesa avtalu útskrivar Sjóvinnufyrisingin sjóvinnubrøv í Føroyum.

3. Avtala millum Undirvísingar- og Mentamálastýrið og Søfartsstyrelsen um góðkenning av próvkjølum, dagfest 17.05.1999.

Í hesi avtaluni verða krøv sett til innihald og dygd í frálæruni á føroysku sjóvinnuskúlunum, sí omanfyri undir 2. b). Undirvísingar- og Mentamálastýrið bindir seg til at geva Søfartsstyrelsen neyðugar upplýsingar um endamál og innihald í teimum ymisku útbúgvingunum, eins og Søfartsstyrelsen eftir nærrí reglum hevur eftirlit við útbúgvingunum.

Harumframt hevur Sjóvinnufyrisingin samarbeiði við t.d. sýðslumenn viðvíkjandi mynstringareftirliti, kommunulæknar og deildina fyrir Arbeiðs- og Almannaeilsu viðvíkjandi læknakanningum av sjófólki. Tá støða skal takast til, um tekniskar fyriskipanir frá Søfartsstyrelsen skulu setast í gildi í Føroyum, verða tær sendar til sjómanna- og reiðarafelögini til hoyringar. Felögini fáa vanliga eina ávísa freist at boða frá støðu teirra, áðrenn Sjóvinnufyrisingin tekur avgerð.

4. Samstarvsavtala millum Arbeiðseftirlitið og Skipaeftirlitið (Søfartsstyrelsen), dagfest 12. desember 1995, um eftirlit við ali-

brúkum, ið býtir eftirlitsuppgávurnar millum stovnarnar soleiðis, at Arbeiðseftirlitið tekur sær av arbeiðsumhvørvi og útgerð á landi, meðan Skipaeftirlitið hevur umsjón við trygdini annars.

Sjóvinnuútbúgvingar

Meðan landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum hevur politisku ábyrgdina av útskriving av sjóvinnubrøvum, hoyra sjóvinnuútbúgvingarnar undir landsstýrismannin í skúlamálum. Avtalan millum Undirvísingar- og Mentamálastýrið og Søfartsstyrelsen um góðkenning av próvskjølum, sum er umrødd framanfyri, hevur sum høvuðsendamál at tryggja donsku stjórnini, sum ríkisins vegna hevur ábyrgdina av, at altjóða krøv verða yvirhildin, eitt ávist innlit í føroysku sjóvinnuútbúgvingina. Hetta verður hildið at vera neyðugt til tess at tryggja, at dygdin av útbúgvingini svarar til krøvini og heimildirnar, ið próvskjølini borga fyri.

Heimastýrisins vegna er tað landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum, ið hevur ábyrgdina móttvegis donsku stjórnini av, at tey sjóvinnubrøv, ið Sjóvinnufyrisingin útskrivar, lúka neyðugu krøvini, m.a. um útbúgving. Hóast hetta hevur hann hvørki politisku ella figgjarligu heimildirnar til at seta nýggj undirvísingarkrøv í verk til tess at lúka mögulig nýggj krøv sambært STCW sáttmálanum.

Higartil hevur samskiftið millum Fiskimálastýrið og Undirvísingar- og Mentamálastýrið um hesi viðurskifti verið av óformligum slagi, men stig eru tikan til at gera samstarvsavtalum millum stýrini til tess at tryggja, at trupulleikar, ið fyrr hava verið, ikki stinga seg upp í framtíðini. Vert hevði verið at umhugsa at lagt umsitingina av sjóvinnumálum og sjóvinnuútbúgvingina undir sama stýri, soleiðis at skipanin gjørðist liðiligari og samstundis óivað bíligari.

Sjómansskúlin í Tórshavn

Á Føroya Sjómansskúla í Tórshavn eru útbúgvingar til heimaskiparar, skiparar og skipsførarar, ið eru lagdar til rættis sum stakskipan (modulskipan), soleiðis at hvør útbúgving sær krevur, at ávist tal av stakgreinum eru lisnar, áðrenn næmingurin sleppur víðari í útbúgvingini. Sum nevnt er avtala gjørd millum landsstýrið og Søfartsstyrelsen um javnseting av føroyskum og donskum skipsføraraútbúgvingum. Næmingatalið í 1998 var 114. Rakstrarútreiðslurnar í 1998 voru 8 mió. kr.

Sjómansskúlin í Klaksvík

Klaksvíkar Sjómansskúli hevur útbúgvingar til heimaskiparar, skiparar og skipskokkar, umframt sjóvinnuskúla.

Næmingatalið í 1998 var 10 skiparar, 6 kokkar og 10 sjómenn, ella tilsamans 28. Rakstrarútreiðslurnar í 1998 voru 2,3 mió. kr.

Maskinmeistaraskúlin í Tórshavn

Maskinmeistaraskúlin hevur útbúgvingar til maskinistar og maskinmeistarar, herumframt eru eftir tørvi skeið fyrir motorpassarar v.m.. Útbúgvingarnar taka ávikavist eitt og trý ár. Skúlin virkar sambært løgtingslög nr. 50 frá 28. apríl 1992 um maskinmeistarútbúgving og aðrar maskin- og eltökniútbúgvingar. Avtala er gjørd millum landsstýrið og Søfartsstyrelsen um javnseting av føroysku og donsku útbúgvingunum.

Næmingatalið í 1999 var 81. Rakstrarútreiðslurnar í 1999 voru 6 mió. kr.

Trygdarmiðstöðin fyrir sjófólk

Sjóvinnufyrisingin hevur figgjarligu ábyrgdina av trygdarmiðstöðini, sum skipar fyrir skeiðum fyrir sjófólk. Ábyrgdin av innihaldinum í útbúgvingini liggur hjá Undirvísingar- og Mentamálastýrinum. Áðrenn farið verður at sigla skal sjómaðurin hava tikið eitt grundskeið frá Trygdarmiðstöðini. Luttakaragjaldið er 300 kr.

Brandskúlin við Áir

Brandskúlin, ið er ein sjálvsognarstovnur, liggur við Áir. Skúlin bjóðar regluliga skeið, ið lúka krövini í STCW sáttmálanum, fyrir siglandi. Møguleiki er at taka grundleggjandi brandskeið í ein dag, brand- og roykkavaraskeið í tríggjar dagar og skeið í leiðslu undir brandsløkking og at leggja til rættis og fremja brandvenjingar umborð á skipi. Skúlin verður nógv nýttur av sjómansskúlunum og maskinmeistaraskúlunum. Skúlin fær 300.000 kr. um árið í rakstrastudningi frá tí almenna, og næmingagjaldið er 1200 kr. um dagin. Uml. 300 næmingar um árið luttaka í skeiðum skúlans.

Føroyski skipaflotin

Tann føroyski skipaflotin er fjölbroytt samansettur, tó eru flestu skipini fiskiskip. Fiskiskipini eru uml. 1000 í tali. Umframt fiskiskipini eru tað uml. 25 ferðafólkaskip og 16 farmaskip.

Skip:	1996		1997		1998		1999	
	Tal	BRT	Tal	BRT	Tal	BRT	Tal	BRT
Fiskiskip	191	54.998	187	54.297	177	50.678	184	60.798
Farmaskip	16	7.487	14	6.335	13	6.106	15	7.179
Ferðamannaskip	11	13.154	11	13.154	11	13.154	11	13.154
Sandbátar	9	2.296	9	2.166	9	2.166	9	2.166
Gass- og tangaskip	3	2.305	2	1.805	2	1.805	2	1.805
Havransóknarskip	1	456	1	456	1	456	1	456
Vaktar- og								
Bjargingarskip	3	1.694	4	2.064	3	1.569	3	1.141
Stuttleikafør	8	699	8	699	8	699	8	699
Onnur skip	3	183	3	183	5	752	9	2.551
Tilsamans	245	83.272	239	81.159	229	77.385	242	89.949
Fiskiskip:			1997		1998		1999	
Stálskip:			Tal	BRT	Tal	BRT	Tal	BRT
Saltfiska-/flakatrolalarar			6	7.065	6	7.065	5	6.025
Feskfiskatrolalarar			54	17.774	52	17.117	54	17.591
Aðrir trolalarar			20	11.922	19	11.289	16	10.498
Íalt			80	36.761	77	35.471	75	34.114
Línuskip			19	4.345	19	4.345	19	4.345
Nótaskip			8	7.130	7	6.414	12	13.957
Frystiskip			3	812	1	311	2	876
Onnur			10	1.294	9	1.028	14	4.452
Línu-/frystiskip íalt			40	13.581	36	12.098	47	23.630
Stálskip íalt			120	50.341	113	47.569	122	57.744
Træskip:								
Línu- og trolskip			67	3.956	64	3.110	62	3.055
Fiskiskip íalt			187	54.297	177	50.679	184	60.798

Viðm.: Uppgerðin er bara fyrir fær, stórrri enn 20 BRT

Kelda: Hagstova Føroya

Útróðarbátar við fiskiløyi (1999):

< 5 tons	445
5 - 10 tons	98
10 - 15 tons	40
15 -30 tons	35
30 - 60 tons	48
> 60 tons	112
Tilsamans	778

Kelda: Fiskivinnustovan

Støddarbýtið (í longd) av føroyskum fiskiskipum (juni 2000):

Longd	Tal
15 – 24 metrar:	66
24 – 45 metrar:	90
> 45 metrar:	29
Íalt:	195

Kelda: Føroya Skipaskráseting

Sambært yvirliti frá Føroya Sjóvátrygging eru 114 fiskiskip í klassa. Hetta vil við øðrum orðum siga, at 81 fiskiskip (størri enn 15 m.) eru óklassað. Klassafelögini upplýsa, at sera fá, um nakað, træskip eru í klassa. Hetta svarar væl saman við talvu 1 omanfyri, ið sýnir 69 træskip í føroyska fiskiflotanum í 1998. Talið av óklassaðum fiskiskipum úr stáli kann sostatt metast at vera uml. 12.

Klassing av skipum

Klassafelögini hava sín uppruna í 17. øld, tá skipaferðsla fór at vinda uppá seg av álvara. Elsta klassafelagið, ið enn virkar, varð stovnað í London í 1760. Upprunaliga endamálið við klassafeløgunum var at veita sjótryggingarfelögum upplýsingar av týdningi fyri váðametingina av skipum og farmi, ið tryggjast skuldu. Í dag rökja klassafelögini aðrar uppgávur enn tænastuveitingar til tryggingarfelögini.

Trygg skipaferðsla er áhugamál hjá reiðarum, fíggjarstovnum, tryggingarfelögum, flutningsfelögum, myndugleikum og ikki minst manning og ferðafólki. Nøvn sum Titanic og í nýggjari tið Exxon Valdez, Scandinavian Star og Estonia eru talandi dömi um, hvussu stórar vanlukkurnar kunnu gerast, tá tað snýr seg um skipaferðslu, og hvønn týdning tað hevur, at trygdin verður sett í hásæti.

Tá ræður um skipatrygd, eru klassafelögini í einari serstöðu, ikki minst orsakað av at tey flestu teirra arbeiða um allan heim og hava øll slög av skipum sum kundar. Hetta ger tey fór fyri at fylgja betri við enn flestu myndugleikar, sum hvør sær virka innan fyri eitt ávist landafröðiligt øki.

Sum grundarlag undir trygdarmeting av skipum hava klassafelögini ásett tekniskar reglur og standardir fyri teir ymisku partarnar av einum skipi sum hava týdning fyri trygdina, so sum tekningar, smíð, maskinur, ravmagnskervi v.m. Tá eitt skip verður klassað merkir tað, at viðkomandi klassafelag gevur trygd fyri, at skipið lýkur minstukrøv felagsins til smíð og útgerð.

At eitt skip er klassað hjá ávísum klassafelag merkir,

- at skipið lýkur tær reglur fyri byggihátt, ið tryggjar at skipið lýkur tey krøv til styrki, sum skipið er bygt til,
- at maskinur, ravmagnskervi og aðrar innleggingsar lúka sett krøv,
- at skipið er soleiðis hildið viðlíka at tað framvegis lýkur krøvini, og
- at allar storri umvælingar ella broytingar eru gjørdar samsvarandi krøvum klassans.

Klassakrøvini byggja á tær reglur og tey krøv, ið ásett eru í galldandi altjóða sáttmálum um trygd á sjónum.

Tólv av heimsins fremstu klassafelögum hava tikið seg saman í ein felagsskap *International Association of Classification Societies* (IACS)

at fremja störst möguligu trygd og verju fyri havdálking. Tey klassafelög, sum eru limir í IACS, klasa meira enn 40.000 skip, svarandi til 60% av altjóða skipaflotanum. IACS hevur samskifti við IMO og ráðgevur í arbeiðinum hjá hesum felagsskapi við áseting av nýggjum trygdarkrøvum v.m. Av teimum tólv IACS limafelögum eru hesi umboðað í Føroyum:

- Bureau Veritas (BV)
- Det norske Veritas (DnV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Lloyds Register of Shipping (LR)

Samstarv millum myndugleikar og klassafelög

Klassasýn fevna í høvuðsheitum um skrokk, maskinarí og ravnagnsinnleggingsar, meðan eitt nú krøv til manning, trygdarútgerð, tilbúgving v.m. (tey sonevndu operationellu krøvini) ikki hoyra undir klassan, men undir almennu myndugleikarnar, í Føroyum Søfartsstyrelsen. Vanligt er at siga, at uml 80% av sýnsarbeiðinum hoyrir undir klassan, meðan hini 20%ini hoyra undir myndugleikarnar.

Tað er tí reiðiliga náttúrligt, og er eisini galdandi í flestu grannalondunum, at góðkend klassafelög fáa til uppgávu at gera sýnsarbeiðið fyri tað almenna, tá ræður um tey skip, sum eru í klassanum. Hetta verður vanliga gjort við einari avtalu millum Sjóvinnufyrisingina og klassan, einari sonevndari klassaavtalu, har uppgávur, treytir og ábyrgd eru gjøllari avtalaðar. Grundreglurnar í sambandi við heimildir til klassafelög at gera kanningar og sýn vegna ta almennu sjóvinnufyrisingina eru lýstar í SOLAS-, MARPOL- og farmamerkjásáttmálunum og í IMO samtykt A.739 (18) *Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration*.

Sjálvt um Sjóvinnufyrisingin hevur heimilað klassanum at sýna, verða tey sýn, ið klassin ger, gjørd undir ábyrgd fyrisingarinnar. Somuleiðis er tað Sjóvinnufyrisingin, ið hevur eftirlit við, at tað sýnsarbeiðið, sum klassin ger sambært avtaluni, verður gjört forsvarlige og sambært galdandi reglum.

Ein av grundunum til, at tilíkar klassaavtalur eru so vanligar, er at tað almenna á henda hátt sparir arbeiði, sum í staðin verður gjort av tí privata klassafelagnum, sum skal hava gjald fyri sítt arbeiði. Samanumtikið verður tað helst dýrari fyri reiðaríni, at klassin eisini ger sýnsarbeiðið fyri tað almenna, ið vanliga ikki tekur fult gjald fyri sítt sýnsarbeiði. Tó eigur at verða havt í huga, at tað vanliga er bíligari at tryggja eitt skip, sum er í klassa, enn eitt óklassað skip, av

tí at sjóvátryggingarnar meta, at tey krøv, ið klassin setir og tað eftirlit, ið klassin hevur, eru ein trygd í sjálvum sær.

Kanningar av vanlukkum á sjónum

Hendir vanlukka umborð á skipi, ið hevur við sær annaðhvort fólkaskaða ella skaða av týdningi uppá skip, farm ella útgerð, skal sjófrágreiðing verða hildin eftir § 301 í sjólögini. Endamálið við sjófrágreiðingini, sum skal verða givin í rættinum ella hjá ávísum, góðkendum embætismonnum, er at fáa so fullfiggjaðar upplýsingar sum möguligt um, hvat veruliga hendi, meðan hendingin stendur í frískum minni.

Ein sjófrágreiðing er, sum navnið sigur, ikki annað enn ein staðfesting av tí, sum teir, ið við vóru tá vanlukkan hendi, kunnu greiða frá. Tí fæst sjáldan nökur fullfiggjað mynd av grundunum til skaðan ella vanlukkuna. Flestu framkomnu sjóvinnutjóðir hava tí reglur um kanning av vanlukkum til sjós til tess at fáa greiða á, hvussu vanlukkan hendi, hvør orsókin var, hvat kann gerast til tess at fyribyrgja tilíkum vanlukkum í framtíðini, og at savna og skráseta vanlukkur. Upplýsingarnar verða vanliga kunngjørdar, eftir at tær eru kannaðar til tess at ávara teir siglandi og útvega tilfar til broyttingar av lögum og reglugerðum.

I havrættarsáttmálanum frá 1982 er í grein 94, stk. 7 álagt sáttmálarondunum at kanna allar skaðahendingar á víðum havi og at samstarva um tilíkar kanningar.

IMO hevur eisini í samtykt frá 1997 heitt á limalondini um at samstarva um kanning og uppkláring av vanlukkum, har skip hjá meira enn einum landi eru uppií.

Tað verður neyðugt í sambandi við yvirtøku av málsókinum trygd á sjónum at taka støðu til, hvussu henda týdningarmikla almenna uppgávan skal verða loyst. Sum støðan er í dag, er tað ein serstök kanningardeild undir Søfartsstyrelsen, ið kannar vanlukkur, ið henda umborð á føroyskum skipum. Við heimild í lögini um trygd á sjónum, ið ikki er gallandi í Føroyum, er kunngerð nr. 78 frá 28. januar 2000 givin, har reglurnar um kanningardeildina eru ásettár. Formliga er kunngerðin sostatt ikki gallandi í Føroyum, so tað verður undir øllum umstøðum neyðugt at fáa rættlag í skipanina.

Sambært kungerð nr. 713 frá 11. november 1987 um fráboðan til Søfartsstyrelsen av arbeiðsvanlukkum, ið er gallandi í Føroyum, hevur skiparin skyldu til at boða Søfartsstyrelsen frá øllum arbeiðsvanlukkum, ið hava óarbeiðsføri í meira enn ein dag við sær. Inntil 1998 hevur Søfartsstyrelsen ikki gjort serskild hagtöl um vanlukkur

umborð á fóroyiskum skipum, og frá og við 1998 eru upplýsingar um tilíkar vanlukkur kunngjørdar saman við vanlukkum umborð á grønlendskum skipum í ársfrágreiðingunum frá Søfartsstyrelsen. Tað ber sostatt ikki til uttan kanningar í skjølunum hjá Søfartsstyrelsen at finna hagtöl fyri fóroyisk skip, har vanlukkurnar eru sundurgreinaðar eftir skaðaorsök.

Frá Føroya Vanlukkutrygging eru fingin hesi töl um arbeiðsskaðar fyri sjómenn.

Lögarkravd arbeiðsskaðatrygging fyri sjómenn 1992 - 1995

Dekningar	1992	1993	1994	1995	Tilsamans
Dagpeningur	2.404.896	2.906.206	1.327.525	2.116.898	8.755.525
Deyðsendurgjald	1.716.966	776.885	1.770.802	15.750	4.280.403
Avlamisendurgjald	751.793	1.276.615	236.212	590.930	2.855.550
Annað	235.292	196.558	135.468	315.456	882.774
Tilsamans	5.108.947	5.156.264	3.470.007	3.039.034	16.774.252

Tal	1992	1993	1994	1995	Tilsamans
Dagpeningur	72	69	55	60	256
Deyðsendurgjald	4	1	5	1	11
Avlamisendurgjald	13	15	6	9	43
Annað	118	100	101	113	432
Tilsamans	132	102	107	118	459

Tað eru bert avgreidd mál, ið eru tikan við í hagtolini, og er hetta grundin til, at endalig töl ikki eru tøk fyri árini eftir 1995.

Hóast tølini ikki eru skrásett eftir skaðaorsök, ber til at fáa eina ávísa mynd av vanlukkunum burtur úr teimum. Dagpeningur verður goldin frá 15. degi eftir skaðahendingina. Tað eru sostatt einans skaðar, ið føra til óarbeiðsføri í meira enn 14 dagar, ið eru við í hagtølunum. Tølini fyri deyðsendurgjøld svara til talið á deyðsvanlukkum viðkomandi ár. Avlamisendurgjald verður bert veitt fyri avlamni størri enn 15%. Undir „annað“ kemur endurgjald fyri smáskaðar, viðgerðir, ferðaútreiðslur v.m.

Ísland og Danmark

Í Íslandi er serlig lög um kanning av vanlukkum til sjós. Ráðharrin skipar fimmanna kanningarnevnd fyri fýra ár í senn. Nevndarlimirnir skulu vera serkönir og nevndin virkar óheft av stjórnarmyndugleikum, ákæruvaldi og dómstólunum. Nevndin hevur myndugleika at kanna vanlukkur umborð á íslendskum skipum og út-

lendskum skipum í íslendskum sjógví. Skiparin hevur skyldu at boða frá vanlukkum og saman við manningini at geva allar upplýsingar av týdningi fyri kanningina. Nevndin hevur rætt til at fáa öll skjöl og allar skipsbøkur útflyggjaðar og kann halda skipinum aftur, um tað er neyðugt sum liður í kanningararbeiðinum.

Endamálið við kanningini er fyrst og fremst at finna fram til skaðaorsökina til tess at minka um vandan fyri at tilíkar vanlukkur henda aftur, meðan tað er beinleiðis tilskilað í lögini, at endamálið ikki er at áleggja ábyrgd ella fremja revsing. Við lokna kanning skal nevndin geva frágreiðing, og á hvørjum ári verður frágreiðing útgivin um skaðahendingar og kanningarúrslit.

Í Danmark er tað sum nevnt omanfyri ein serlig deild í Søfartsstyrelsen, ið stendur fyri kanningararbeiðinum. Hóast deildin hevur virkað í 10 ár, er tað ikki fyrr enn í ár, at serlig kunngerð er gjørd. Sambært kunngerðini skulu vanlukkur, lívlát og havdálking í sambandi við bunkring umborð á donskum skipum kannast. Kanningardeildin virkar sum sjálvstøðug deild, óheft av hinum arbeiðinum á Søfartsstyrelsen og endamálið við kanningunum er at útvega upplýsingar um veruligu umstæðurnar í sambandi við skaðan og at greina skaðaorsökirnar. Eins og í Íslandi, er tað ikki endamálið við kanningunum at taka stóðu til revsi- ella endurgjaldsábyrgd.

Sær til hjálpar hevur kanningarnevdin átta serkönar persónar, útnevndir eftir uppskoti frá teimum felagsskapum, ið eru umboðaðir í samstarvsráðnum. Deildin kann harafturat fáa sær sakkøna hjálp eftir tørvi. Fráboðanarskyldan er víttfevnandi:

„Når et dansk handels- eller fiskeskib er involveret i kollision, påsejling, grundstødning, brand, ekslosion, lækage, slagside, kæntring, når der er sket en anden hændelse med væsentlig materiel skade til følge, eller når der om bord på skibet eller fra dette er indtruffet dødsfald eller alvorlig personulykke, skal Opklaringsenheden straks underrettes herom“

Kanningardeildin hevur við heimild í lögini um trygd á sjónum rætt til utan rættarúrskurð at fara umborð á öll skip, ið neyðugt er í arbeiðinum, og at gera allar mátingar, tekniskar og aðrar kanningar, ið neyðugar eru til at finna skaðaorsökina. Áðrenn maður verður avhoyrður og er ivi um, hvort talan kann vera um at gera revsíábyrgd galddandi móti honum, skal hann hava at vita, at hann ikki hevur skyldu til at svara spurningum frá kanningardeildini. Deildin kann krevja sjófrágreiðing sambært sjólögini um tørvur er á tí. Heimild er til at halda skipi aftur, um tað er neyðugt fyri kanningina, eins og áleggjast kann, at vanlukkustaðið ikki má verða órógvað fyrr enn kanningin er lokin.

Tá kanningin er lokin, verður frágreiðing skrivað, har hendingarnar verða lýstar, eins og niðurstöða skal vera um skaðaorsökina í tann mun tað er gjørligt. Í frágreiðingini kunnu eisini verða givin ráð um, hvussu tilíkar vanlukkur kunnu fyri byrgjast. Hagtöl um vanlukkur til sjós skulu kunngerast á hvørjum ári.

Føroysk kanningarskipan

Høvuðskrøvini til eina og hvørja kanningarskipan eru, at neyðugur sakunnleiki má vera til staðar, og harafturat má trygd vera fyri, at kanningararbeiðið verður gjört á ein hátt, ið gevur vissu fyri, at úrslitið er álitandi og óheft av øllum óviðkomandi áhugamálum.

Av tí, at báðar treytir mugu vera loknar í senn, kann ein loysn, ið líkist teirri donsku, ikki brúkast í Føroyum. Hóast neyðugi sakunnleikin er til staðar í Sjóvinnufyrisingini og eftir tørvi kann styrkjast við serkønari hjálp uttanefrir, verður talið á sakkønum í Sjóvinnufyrisingini ongantið tað stórt, at til ber at skipa eina serstaka, óhefta kanningardeild sum part av Sjóvinnufyrisingini. Tað ber ikki til, at tey, ið skulu standa fyri kanningunum, arbeiða ov nógvi við øðrum uppgávum í fyrisingini, av tí at ein kanning lættliga kann fara at fevna um tað arbeiðið, ið Sjóvinnufyrisingin hevur gjört í sambandi við góðkenning av skipi, ið verður fyri skaða. Í Danmark, har talið á starvsfólkum í Søfartsstyrelsen er stórt, og har kanningardeildin ikki arbeiðir við øðrum enn kanning av vanlukkum, hava røddir verið frammi um tað óhepna í, at deildin er skipað sum ein partur av Søfartsstyrelsen, og tí ikki kann sigast at vera formliga heilt leys av Søfartsstyrelsen.

Av teimum möguleikum, ið hugsast kunnu at lúka neyðugu fortreytnar um sakunnleika og gegni, tá ræður um kanningar av vanlukkum til sjós, eru niðanfyrinevndu helst teir, ið mugu haldast at liggja fremst fyri.

Tað hevði óivað borið til at fingið samstarvsavtalu í lag við annaðhvort danska ella íslendska kanningarstovnin móti rindan av útreiðslunum. Helst verður undir vanligum umstøðum bert talan um fáar tilíkar kanningar um árið, so útreiðslurnar av einar tilíkari skipan verða óivað minni enn, um ein fastur kanningarstovnur varð skipaður í Føroyum.

Sambært § 311 í sjólögini kann ráðharrin í fórum, tá vanlukkan var av tilíkum slagi ella tá atlitið til trygdina á sjónum talar fyri tí, seta eina serliga kanningarnevnd at kanna eina vanlukku, um hvørki sjófrágreiðing ella aðrar kanningar hava kunnað útvegað nóg gjølligar upplýsingar um vanlukkuorsökirknar. Ein dómari skal vera formaður fyri nevndini og ráðharrin uppnevñir afturat honum sakkønar

í sigling og tekniskum viðurskiftum. Tá kanningin er lokin, leggur nevndin fram frágreiðing um vanlukkuorsókina og við möguligum uppskotum um umbøtur, sum kunnu fyrabyrgja vanlukkan og vandan fyrir vanlukkum av tilíkum slagi í framtíðini. Frágreiðingen kann verða almannakunngjörd.

Vert var kanska at umhugsa eina fóroyska kanningarskipan, ið bygdi á eina mannagongd, átök reglunum í § 311 í sjólögini.

Verður ein loysn vald, ið ikki byggir á eina standandi kanningarnevnd, ið tekur málini til kanningar av sínum eintingum, verður neyðugt at hava reglur fyrir, hvørjar vanlukkan skulu kannast, og hvør tekur avgerð um, hvort kanning skal setast í verk ella ikki. Tað verður helst bert eitt fátal av teimum óhappum, ið árliga henda á fóroyskum skipum, ið fara at krevja umfatandi kanningar, men øll óhapp og allar vanlukkan skulu undir øllum umstøðum skrásetast og lýsast í tann mun, neyðugt er fyrir at støða kann verða tikan til, um gjøllari kanningar eru neyðugar. Tann fráboðanarskylda, sum í dag er til Søfartsstyrelsen, verður eftir yvirtökuna til Sjóvinnufyrisingina, og ráðiligt er, at eitt av starvsfólkunum, ið helst eigur at vera ein royndur skipaeftirlitsmaður, hevir ábyrgd av at skráseta allar fráboðanir og beinavegin fara á staðið at gera fyribils kanningar.

Ein frágreiðing eigur altíð at verða skrivað, sama hvussu lítil ella stórur skaði er hendur, eins og hendingin eigur at verða skrásett til seinni upptøku í hagtøl yvir skaðahendingar í ársfrágreiðingini frá Sjóvinnufyrisingini. Tað kann vísa seg at vera av týdningi fyrir fyribyrgingararbeiðið, at sjálvt smáskaðar verða skrásettir og lýstir í hagtølunum, tí fleiri smáskaðar hendir undir líknandi umstøðum kunnu avdúka brek við trygdarskipanum, ið eiga at verða rættað.

Er talan um vanlukku ella aðra álvarsliga skaðahending, eigur støða beinavegin at verða tikan saman við stjóranum fyrir Sjóvinnufyrisingina um, á hvønn hátt kanningin skal verða gjørd. Kanningarhátturin eigur at vera lagaður eftir slag og stødd av skaða, soleiðis at tann kanningarháttur, ið er best hóskandi í hvørjum einstøkum fóri, verður valdur.

Er talan um vanlukku við lívláti til fylgju ella aðra álvarsliga vanlukku og skaðaorsókirnar eru torførar at staðfesta, eigur umfevnandi kanning við neyðugum sakunnleika at verða sett í verk skjótast gjørligt.

Eftir at avgerð er tikan um eitt mál skal verða kannað ella ikki, og í givnum fóri um kanningarháttin, verða samstarvsráðið, viðkomandi yrkisfelög, aðrir viðkomandi myndugleikar og tann, ið var fyrir óhappinum, kunnað.

Ísland

Íslendski skipaflotin

Íslendski flotin telur mest fiskiskip og smábátar, tað er einans eitt farmaskip undir íslendskum flaggi, og ferðamannaskipini eru fá.

Á talvuni niðanfyri sæst, hvussu nógv skip eru skrásett í Íslandi. Skipini verða flokkað í dekkskip og opnar bátar.

Skipaslag	1997		1998		1999	
	BT	tal	BT	tal	BT	tal
Dekkskip	251.935	990	242.240	978	235.259	955
Opnir bátar	7.189	1.534	7.101	1.506	7.147	1.396
Íalt	259.124	2524	249.341	2484	242.406	2351

Sum í flest öllum londum eru klassafelögini í Íslandi eisini virkin innan sýnsarbeiðið. Tey störru skipini eru limir og verða sýnað av klassafelögum. Í 1999 voru tilsamans 159 skip klassað í teimum fýra klassafelögunum, sum eru umboðað í Íslandi, Det Norske Veritas (DnV), Lloyd's Register of Shipping (LR), Bureau Veritas (BV) og Germanischer Loyd (GL).

Skipaskrásetningin

Í Íslandi er lög um 'skráningu skipa' nr. 115 frá 31.12.1985 galdandi. Henda lög fevnir um öll íslendsk skip, sum eru 6 metrar til longdar ella longri. Hesi skip verða skrásett í skipaskránni á Siglingarstovninum. Skrásetningin fer fram á teldu og er tengd saman við restini av Siglingarstovninum, soleiðis at upplýsingar, sum skrásetningin skal nýta, kunnu heintast beinleiðis haðani teir finnast, og óvugt - upplýsingar úr skipaskránni kunnu heintast beinleiðis til nýtslu aðrastaðni í Siglingarstovninum.

Tað, sum skrásett verður í íslensku skipaskránni, er:

1. Skipanavn,
2. eigaraviðurskifti,
3. skipaslag,
4. heimstaður,

5. stødd og slag av motori,
6. stødd av skipi: longd, breidd, dýpd, brutto- og nettotonsatal.
7. skipasmiðja, tilfar og byggiár;

Hvort skip fær kenningarstavir og havnakenningarnummar.

Harafturat verður skrásett, nær skipið seinast er sýnað. Upplýsingarnar um hetta verða tiknar beinleiðis um teldu frá tí deildini á Siglingarstovninum, sum ger sýnini.

Sýnsupplýsingarnar hava stóran týdning fyri íslendsku skipaskrásetingina, tí óll skip skulu sýnast á hvørjum ári. Verður eitt skip ikki sýnað sum fyriskrivað, kann skrásetingin strika skipið, eftir at eigarín hevur fingið ávísa freist til at fáa hetta í rættlag. Hetta hendir eisini í veruleikanum. Um skipið seinni verður sýnað og góðkent, kann tað verða tikið uppaftur í skipaskránnna.

Tá skipið er skrásett, verður eitt máli- og tjóðskaparbræv útskrivað við omanfyrinevndu upplýsingum. Síðani verða skrásettu upplýsingarnar sendar sýsluni, har skipið hevur heimstað. Í hvørjari sýslu verður förd serstök skrá yvir óll skip í sýsluni, har omanfyrinevndu upplýsingar verða skrásett saman við möguligum veðrættindum.

Hetta er störsti munurin millum fóroyisku og íslendsku skipaskráanna. Í Føroyum verða, umframt vanligu upplýsingarnar um skipið, eisini skrásett veðrættindi og skuldbindingar. Á handan hátt ber til – eins og fyr fastar ognir í tinglýsingini – at fáa allar upplýsingar um eitt skip, sum hava týdning eitt nú við keyp og sølu. Av somu grund ber ikki til í Føroyum, eins og í Íslandi, at strika eitt skip úr skránni orsakað av vantandi sýni.

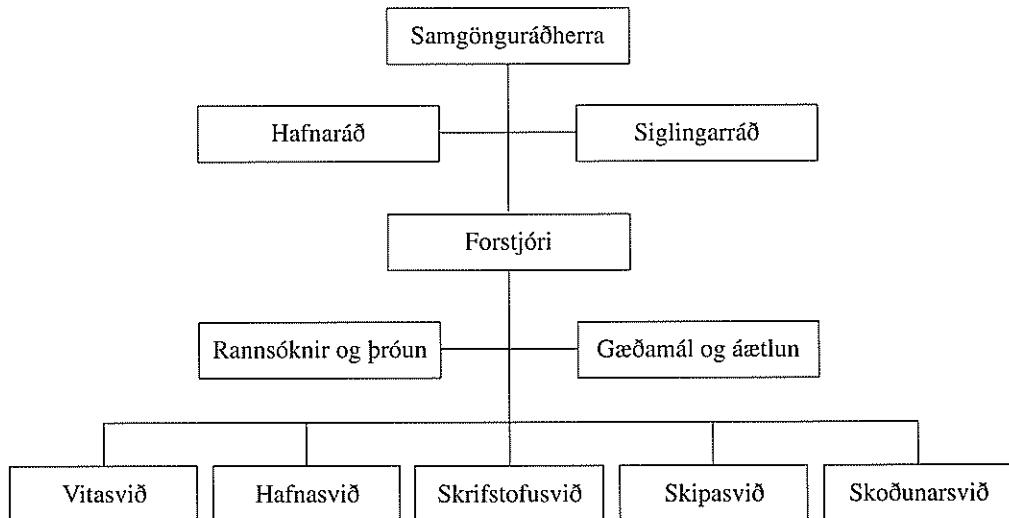
Bygnaður siglingarstovnsins

Siglingarstofnun Íslands (SI), sum hevur høvuðsskrivstovu í Kópavogi utanfyri Reykjavík, er navnið á stovninum, ið fyrisit顺着 tað íslendska skipaeftirlitið.

Alment skipaeftirlit varð sett á stovn í Íslandi í 1930. Tann 1. oktober 1996 varð skipaeftirlitið lagt saman við Vita- og havnamálastovninum, við navninum *Siglingarstofnun Íslands* undir ráðharranum fyrir samferðslu og samskifti.

Tað arbeiða umleið 90 fólk á stovninum, flestu teirra á høvðuskrivstovuni. Undir ráðharranum er forstjórin, og undir honum fimm deildir; Vitadeildin, Havnadeildin, Umsitingardeildin, Skipadeildin og Sýnsdeildin.

Íslendski bygnaðurin



Vitadeildin umsitr allar vitarnar í Íslandi. Allir vitarnir eru sjálvvirkandi, og arbeiðið fevnir í høvuðsheitum um viðlíkahald og at hava fólk á staðnum, sum boða frá, um vitin ikki er í lagi. Tað eru 11 ársverk á deildini, umframt fólkini á staðnum, sum fáa samsýning fyri at halda eyga við vitunum.

Havnadeildin ger fyrireikingar- og útbjóðingarárbeidi fyri alla havnabygging í Íslandi. Deildin ger eisini ymiskt inntökufremjandi arbeiði fyri privatvirkni og ikki sört av arbeiði uttanlands. Vert er at nevna, at stovnurin hefur vælvirkandi royndarhøll, har havanprojekt verða kannað sum liður í byggifyriringunum. Tað arbeiða 14 fólk á havnadeildini.

Á Umsitingardeildini arbeiða 15 fólk.

Á Skipadeildini skulu allir nýbygningar, innflutt skip og munandi umbygd skip sýnast og góðkennast, áðrenn tey verða tikin í brúk. Á deildini starvast 8 fólk.

Á Sýnsdeildini verður alt sýnsarbeiðið, sum ikki er lagt til deildirnar úti um landið, gjørt. Ísland hefur júst fingið limaskap í Paris MOU, og verður arbeiðið hjá sýnsdeildini í næstum viðkað orsakað av skylduni til at sýna fremmand skip, ið fylgir av limaskapinum, tað sonevnda Port State Control (PSC).

Umframt høvðusskrivstovuna, har 25 fólk arbeiða, eru 7 deildir um landið. Tað arbeiða umleið 20 fólk til saman á hesum deildum, ið fyrst og fremst standa fyrir sýnsarbeiði av skipum í umdöminum.

Havnaráðið og Siglingarráðið eru ráðgevandi fyrir ráðharran og fyrisingina, ávikavist í havnamálum og siglingarmálum.

Á Rannsóknar- og menningardeildini verður í samstarvi við hinar deildirnar granskað í nýgerðum og umbøtingum innan havnagerðir og trygdarviðurskifti.

Millum annað verður í samráð við sýnsdeildina arbeitt við at gera eina fullfíggjaða sýnsskipan, ið byggir á edv, sum um nokur ár skal rökka öllum íslendskum skipum.

Deildin hefur harumframt í samstarvi við privatar veðurfröðingar gjort eina frálíka veðurtænastu. Til ber at ringja til veðurtænastuna fyrir at hoyra veðurtíðindi og forsøgnir, ið verða regluliga dagfördar. Veðurtænastan hefur eisini eina heimasíðu á internetinum, har til ber hjá almenninginum at finna upplýsingar og forsøgnir um veðrið. (http://www.sigling.is/vedur_sjolag.html) Tænastan er serliga ætlað sjómonnum og familjum teirra, og er sera lött at brúka.

Ráðleggingardeildin varð stovnað til tess at hava umsjón við arbeiðinum hjá starvsfólkunum og syrgja fyrir at uppgávurnar verða gjördar stundisliga og til lítar. Somuleiðis sær deildin til, at starvsfólkini fáa neyðuga eftirútbúgving.

Búskapur

Sýn av skipum er ikki ókeypis. Goldið verður fast árligt gjald av hvørjum skipi, ið er ásett í mun til skipastøddina, og harumframt verður goldið, tá skip verða sýnað.

Árligt gjald

Skipastødd		ÍKR	DKR
≤15	metrar	40.000	4.150
>15 - 24	metrar	65.000	6.700
>24 - 45	-	75.000	7.800
>45	-	110.000	11.400

Umframt inntøkur frá sýni av skipum, hefur stovnurin eisini inn-tøkur av projektering av havnum og øðrum arbeiðum og tænastum, ið gjörd verða fyrir aðrar stovnar og privat virki.

Stovnurin útvegaði sær sjálvur í inntøkum í 1999 Dkr. 14.786.670, meðan játtanin á fíggjarlögini var Dkr. 33.138.920. Samlaðu inntøkurnar hjá stovninum í 1999 vóru sostatt Dkr. 47.925.000, ið var ein öking uppá Dkr. 3,5 mil í mun til árið fyrir.

Ársroknaskapur hjá Siglingarstovnинum 1999

Inntøkur (DKR):	Egnar inntøkur	Fíggjarlógin	Íalt
Ymiskar inntøkur, undir hesum rentur	1.363.310	419.480	1.782.790
Vitar	1.363.310	11.955.180	13.318.490
Rannsóknir		4.299.670	4.299.670
Havnamál og projektering av havnum	7.131.160	1.782.790	8.913.950
Skipabyggingar	629.220	4.928.890	5.558.110
Skipasýn	3.355.840	8.389.600	11.745.440
Havaneftirlit	-	1.363.310	1.363.310
Søla og leiga	943.830	-	943.830
Inntøkur íalt	14.786.670	33.138.920	47.925.590

Útreiðslur (DKR):

Lønir	28.629.510
Annar kostnaður	16.149.980
Umsiting	2.831.490
Útreiðslur íalt	47.610.980
At flyta til næsta ár	314.610
Íalt	47.925.590

Altjóða samstarv

Ísland er ikki limur í Evropeiska samveldinum (ES), men er gjøgnum limaskap sín í Evropeiska búskaparlíga samstarvinum (EBS) bundið til at lögfesta fleiri ES reglur, harímillum ES reglur um trygd á sjónum.

Siglingarstovnurin umboðar Ísland í IMO, IALA, (*International Association of Lighthouse Authorities*) og PIANC, (*Permanent International Association of Navigation Congresses*). Somuleiðis luttaka umboð fyri siglingarstovnin í EBS/ES fundum, ið hava týdning fyri íslensk áhugamál. Siglingarstovnurin rökir harafturat íslensk áhugamál í Paris MOU samstarvinum. Limaskapur í Paris MOU setir stór krøv til umsitingina. Sambært viðtökunum hjá Paris MOU skulu öll límalond sýna 25% av fremmandum skipum, sum koma í teirra havnir. Umleið 100 fremmand skip verða sýnað árliga í íslenskum havnum.

Siglingarstovnurin brúkar umleið eitt ársverk til samskifti sítt við teir altjóða stovnar innan skipatrygd v.m., sum Ísland er limur í, og samlaði kostnaðurin er uml. Dkr. 2 mió. árliga

Lög og reglur

Lög um eftirlit með skipum frá 1993 er høvuðslógin um sýn av skipum og trygd á sjónum. Lógin er í stóran mun ein rammulóg, ið heimilar ráðharranum at seta gjöllari reglur í gildi til fremjing av teimum høvuðskrøvum, ið lógin setir.

Siglingarstovnurin, ið er settur á stovn við serligari lög, tekur sær av at umsita lögina og gera reglugerðir og aðrar fyriskipanir undir ábyrgd ráðharrans. Hesar reglur verða kunngjördar í reglugerðarbók siglingarstovnsins og verða dagfördar so hvørt krøvini broytast. Altjóða sáttmálar verða umsettir til íslendskt í sambandi við at Ísland gerst sáttmálapartur.

Umframt lögina um eftirlit við skipum umsitur siglingarstovnurin m.a. sjómannahögina, lög um skipaskrá, lög um sýn av skipum, lög um vitamál og lög um havnamál.

Danmark

Sum áður nevnt er tað Danmark, ið hevur ábyrgdina av skipaeftrlitinum í Føroyum. Tað eru danskar lógor og reglur, sum galda í Føroyum og fyrisitingarligar avgerðir verða tiknar av Søfartsstyrelsen.

Danski skipaflotin

Meðan tað eru fiskiskipini, ið gera stórsta partin av bæði feroyska og íslendska skipaflotanum, er danski skipaflotin nógv fjölbroyttari, hvat skipaslögum viðvíkur. Í tonsatali er danski fiskiflotin bert 2 % av samlaða flotanum.

Á talvuni høgrumegin sæst, hvussu nógv skip, 20 BT/BRT og stórrri, eru skrásett í Danmark, og hvussu danski skipaflotin er samansettur.

Danska sjóvinnustýrið

Søfartsstyrelsen varð sett á stovn í 1988, tá verandi deildir í íðnaðarmálaráðnum, sum høvdu við sjovinnu í víðari merking at gera vórðu lagdar saman við sjóvinnudeildina í eina deild, Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen, ið er skipað undir vinnumálaráðnum, tekur sær av áhugamálunum hjá sjóvinnuni. Høvuðsuppgávurnar eru trygd, arbeiðsumhvørvi og trivnaður umborð, útbúgving og sjóvinnopolitikkur. Harumframt verður eftirlit við bygging og rakstri av skípum røkt undir Søfartsstyrelsen, sum eisini hevur ábyrgdina av trygdini á fiskiskipaflotanum.

Søfartsstyrelsen tekur sær bæði av lógarfyrirekandi arbeiði, ásetting av reglum og av eftirliti við, at reglurnar verða hildnar. Somuleiðis tekur stovnurin sær av at røkja donsku áhugamálini á sjóvinnu-økinum í altjóða felagsskapum sum ES, IMO, ILO, OECD og CSG og tekur eisini lut í norðurlenskum samstarvi á sjóvinnu-økinum. Tær lógor og reglugerðir, sum Søfartsstyrelsen umsitar, hava fyri ein stóran part uppruna í altjóða sáttmálum.

Eitt av endamálunum við at samskipa sjóvinnuumsitingina var at gera samstarvið millum sjóvinnuna og myndugleikarnar smidligari og samstundis skapa ein stovn, ið hevði til høvuðsendamál at fremja trygdina og arbeiðsumhvørvið á sjónum, samstundis sum arbeitt

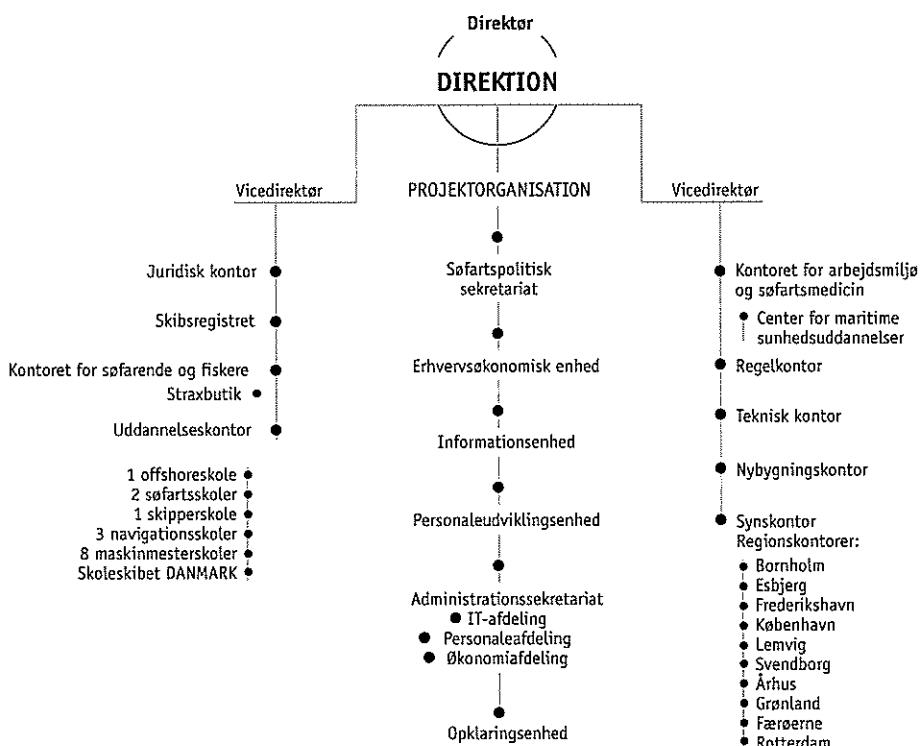
Anvendelse	Tonnageintervaller										I Alt	
	20-199		200 -749		750-1599		1600-2999		3000 og opefter			
	BT/BRT	Antal	BT/BRT	Antal	BT/BRT	Antal	BT/BRT	Antal	BT/BRT	Antal	BT/BRT	Antal
Bevaringsværdig	960	14	494	2	1.502	1			56.019	4	2.956	17
Boreplatform									56.019	4	56.019	4
Bugserskib	4.140	51	4.285	14							8.425	65
Bulkcarrier									36.952	1	36.952	1
Cementtankskib					836	1			8.418	2	9.254	3
Containerskib							4.946	22.000.334	42	2.005.280	44	
Dykkerskib	393	3									393	3
Fiskeskib	31.139	512	53.311	159	11.502	11	29.723	14			125.675	696
Forsyningsskib							23.079	9	20.682	5	43.761	14
Fritidsskib	4.418	102									4.418	102
Gastankskib					803	1	18.853	9	214.037	15	233.693	25
Havundersøgelsessk.												
Inspektionsskib	234	3	598	2	1.244	1					2.076	6
Isbryder												
Kabelskib							2.854	1	13.688	2	16.542	3
Kemikalietankskib							19.844	11	14.747	2	34.591	13
Kranskib												
Køleskib									7.944	1	7.944	1
Lastskib	14.514	205	27.048	66	116.171	95	165.244	72	1.587.807	85	1.910.784	523
Lodsskib	223	4									223	4
Olietankskib			430	1	840	1	2.813	1	561.701	14	565.784	17
Passagerskib	5.174	57	9.085	24	11.824	11	12.726	7	405.777	36	444.586	135
Pram/lægter	9.722	95	9.954	32	13.114	10	9.418	5	64.623	11	106.831	153
Produkttankskib									206.390	5	206.390	5
Redningsskib	506	7	1.845	3							2.351	10
Ro-Ro-lastskib									21.215	1	21.215	1
Sandsuger	824	5	6.596	15	3.936	4	5.543	3			16.899	27
Stenfiskeskib	1.479	16	1.059	4			1.995	1			4.533	21
Tankskib	291	5	1.144	3	6.953	7	16.110	8	65.654	4	90.152	27
Teater/Rest./Hotelsk.	417	3			1.581	1			3.036	1	5.034	5
Vagtskib	172	1	384	1							556	2
I alt	74.606	1.083	116.233	326	170.306	144	313.148	143	5.289.024	231	5.963.317	1.927

kundi vera fyri at bøta um kappingarevnini og virkismöguleikarnar innan sjóvinnuna.

Umframt miðfyrisingina hoyra fleiri skipasýnsdeildir kring landið undir Søfartsstyrelsen. Harumframt hoyra sjóvinnuskúlarnir undir stovnin. Frá 1. januar 2001 verða sjóvinnuskúlarnir umskipaðir til at vera sjálvognarstovnar.

Við árslok 1999 voru 673 starvsfólk í Søfartsstyrelsen, tá eru sjóvinnuskúlarnir íróknaðir. Í sjálvum stýrinum og deildunum kring landið voru 244 starvsfólk. Bygnaðurin er undir umskipting við tí endamáli at skipa stovnin í storri deildir, sum hvør sær skal vera betri fór fyri at taka sær av sínum serligu uppgávum.

Verandi bygnaðurin er skipaður soleiðis:



Umleið 20.000 fólk starvast í donsku sjóvinnuni umborð og í landi. Samstundis hava útgerðarfelögini ein týdningarmiklan lut í at skapa avleitt virksemi í øðrum vinnugreinum. Samanlagt verður mett at skipaferðslan gevur arbeiði til eini 45.000 fólk. Meira enn 90% av inntökunum av skipaferðslu stava frá altjóða sigling.

Fiskivinnan hefur seinastu tíggju árini verið ígjógnum eina til-laging, sum hefur havt við sær, at talið á fiskiskipum er skorið niður í eina helvt. Í dag eru uml. 4.000 fiskimenn í Danmark.

Altjóða sjóvinnufelags-skapurin IMO

Inngangur

Altjóða sjóvinnufelagsskapurin „International Maritime Organisation“ (IMO) er ein serstovnur skipaður undir Sameindu tjóðum, ST. Á einari altjóða ráðstevnu í 1948 varð IMO sáttmálin samtyktur. Hesin sáttmáli kom í gildi í 1958, og árið eftir móttust limalondini á fyrsta sinni.

158 limalond, umboðandi uml. 98% av samlaða altjóða tonsatalinum, hava staðfest (ratifiserað) IMO sáttmálan.

Av tí at nögy tann störsti parturin av altjóða farmaflutningi er sjóvegis, verður sjóvinnan týðun mett at vera hin mest umfatandi altjóða vinnan. Fyri at tryggja vinnuni smidligari kor, er umráðandi at partarnir eru samdir um, hvussu handilsviðurskiftini verða skipað. Harafturat er tað av alstórum týdningi, at trygdin verður sett í hásæti og dálking avmarkað mest möguligt. Fyri at náa hesum málum og at tryggja samstarv sjóvinnutjóðana millum, varð IMO sett á stovn undir loysunarorðinum *Safer Shipping and Cleaner Oceans*.

IMO hevur tey seinastu 35 árini samtykt einar 40 altjóða sáttmálar og meira enn 700 reglur og viðmæli um trygd á sjónum, fyribyrging fyri dálking av havumhvørvinum og onnur viðkomandi mál.

Fyrisitingin

IMO er ein av teimum minstu serstovnunum undir ST. Har starvast umleið 300 fólk úr öllum heimspörtum. Týdningarmesta uppgávan, ið felagsskapurin tekur sær av, er at viðgera og góðtaka sjóvinnufyrisitingarligar rammuásetingar, ið verða framdar sum bindandi altjóða sáttmálar, ella sum reglur og viðmæli, ið limalondini ikki eru formliga bundin av, men í stóran mun fylgja.

Fyri stovninum standa aðalfundurin, ráðið og arbeiðsnevndir undir ráðnum.

Aðalfundurin, The Assembly

Aðalfundurin hevur evsta vald á öllum viðurskiftum felagsins. Á aðalfundinum, ið verður hildin annaðhvort ár, móta umboð fyri öll limalondini. Aðalfundurin velur ráðið og góðkennir arbeiðsskránna

fyrir tey komandi tvey árini. Fíggjarælanin skal somuleiðis góð-kennast av aðalfundinum, ið harafturat tekur avgerðir um framtíðar fíggjarlig viðurskifti av stórrí týdningi.

Ráðið, The Council

Ráðið, ið hevur 32 limir, valdir av aðalfundinum, er útinnandi myndugleikin. Samtykt er at økja limatalið til 40, men tann samtyktin er ikki komin í gildi enn.

Grein 17 í IMO sáttmálanum ásetir, hvussu limirnir skulu veljast. Átta limir skulu umboða limalond við teimum störstu áhugamál-unum í altjóða sjóvinnutænastum (*international shipping services*). Aðrir átta skulu vera valdir av limalondum við teimum störstu áhugamálum í altjóða sjóvinnu (*international seaborne trade*). Hinir sekstan skulu vera úr limalondum, ið ikki eru valdir sambært treyt-unum omanfyri, men hava serligan áhuga í sjóvegis flutningi ella sigling, (*maritime transport or navigation*), tó við tí fyrivarni, at allir heimspartar verða umboðaðir.

Arbeiðsnevndir

Undir ráðnum eru skipaðar fimm arbeiðsnevndir, ið øll limalondini eru limir í, soleiðis at skilja, at tey lond, ið hava áhuga og orku til tess, kunnu móta í nevndunum at gera sína ávirkan galdandi.

- Sjótrygdarnevndin, Maritime Safety Committee, MSC
- Havumhvørvisnevndin, Marine Environment Protection Committee, MEPC
- Lögnevndin, Legal Committee, LC
- Tøkninevndin, Technical Co-Operation Committee, TCOC
- Samstarvsnevndin, Facilitation Committee, FC

Tær týdningarmestu nevndir eru sjótrygdarnevndin og havum-hvørvisnevndin. Undir hesum nevndunum eru settir arbeiðsbólkar, *Sub-committees*, at taka sær av seruppgávum so sum trygd umborð fiskiskipum, brunatrygd og bjargingarárútgerð. Í hesum arbeiðsbólkum verður störsti parturin av arbeiðinum við nýgjum reglum og krövum gjördur, og leggja limalondini tí stóran dent á at vera umboðað í hesum arbeiðsbólkum, tá mál, ið hava teirra serliga áhuga, verða viðgjörd.

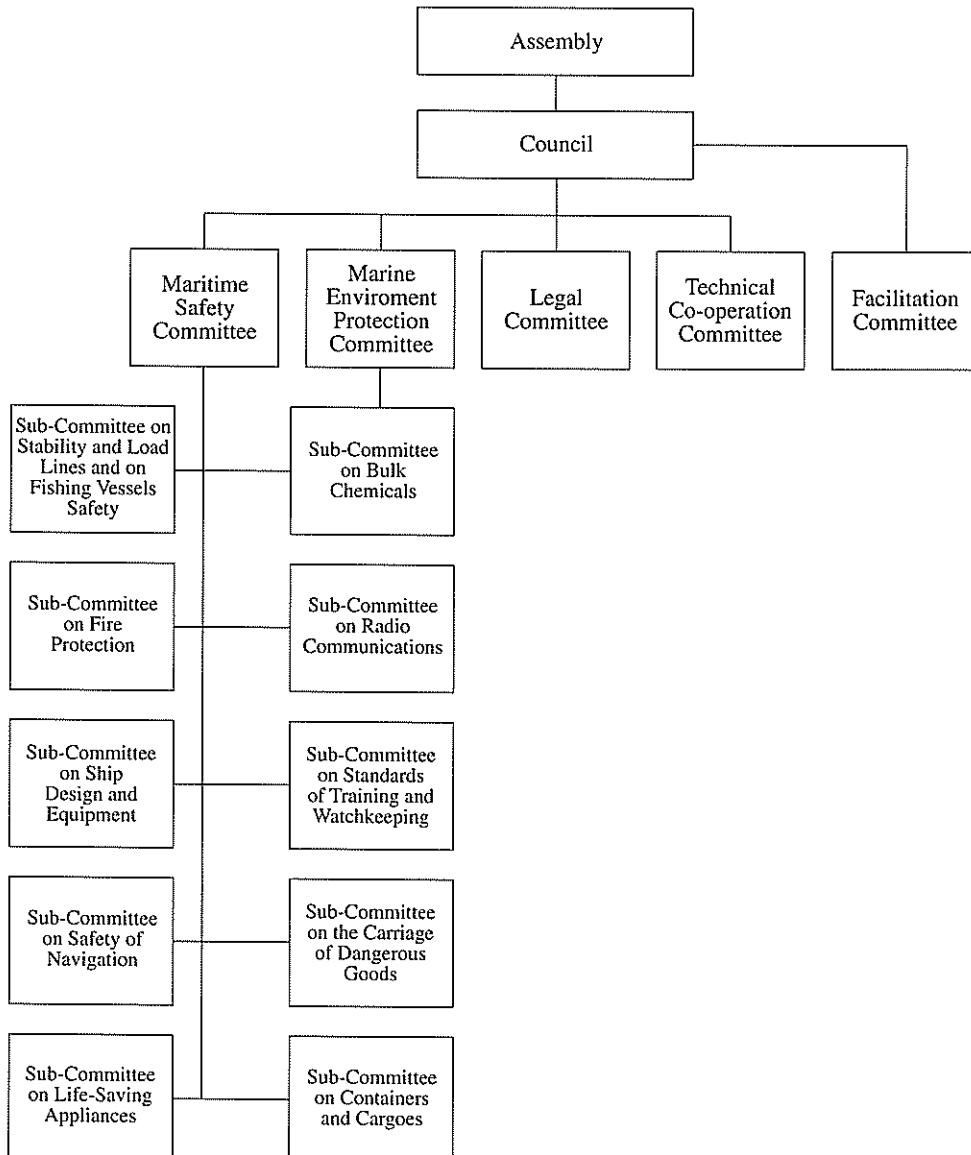
Táð er eisini í nevndunum og arbeiðsbólkunum at viðgerðin og orðingin av altjóða sáttmálum, reglum, viðmælum og standardum

hendir, áðrenn tær verða lagdar fyrir aðalfundin til endaliga viðgerð og góðkennningar.

Samstarvsnevndin hefur til uppgávu at samskipa arbeiðið og fremja eitt neyvt samstarv millum ymisku nevndirnar og arbeiðsbólkarnar.

Hövuðsskrivstovan hjá felagsskapinum er í London.

IMO bygnaðurin



Altjóða sáttmálar

Ídnaðarkollveltingin í átjandu og nítjandu øld og vöksturin í altjóða samhandlinum við harav fylgjandi øking í farma- og fólkaflutninginum sjóvegis fördi stöðugt vaksandi eftirspurning eftir flutningsorku við sær. Ein fylgja av hesum var vantandi fyrilit fyri trygd teirra, ið mannaðu skipini, ið mangan vórðu óforsvarliga lastað. Eitt navn, ið man vera vælkent í hesum sambandi, er plimsollari um dangu í vánaligum standi. Navnið stavar upprunaliga frá Samuel Plimsoll, ið livdi í Bristol frá 1824 til 1898, og hvørs största bragd var at fáa reglur ásettar um mest loyvdu lasting av skipum, hóast stóra móttöðu frá reiðarum og handilsmonnum.

Sum frá leið øktust krøvini til trygd og sørniligar arbeiðsumstöður, og seinast í nítjandu øld vóru røddir frammi um at seta á stovn ein altjóða felagsskap at taka sær av hesum viðurskiftum. Ætlanin gjördist tó ikki veruleiki fyrr enn eftir seinna heimsbardaga.

Ofta vóru tað stórar vanlukkur, ið elvdu til, at altjóða fundir vóru hildnir at fyrireika sáttmálar um trygd á sjónum. Eitt nú var fyrsti SOLAS-sáttmálin, sum kortini ongantíð fekk formligt gildi, eitt úrslit av, at Titanic fórst tann 14. apríl 1912.

Tá IMO fór at virka í 1958, vóru fleiri týdningarmiklir altjóða sáttmálar galddandi, millum annað SOLAS 1948 og MARPOL 1954. IMO tók við ábyrgdini av hesum sáttmálum, og hevur sum eina av høvuðsuppgávum sínum at síggja til, at teir verða dagfördir, og at nýggir sáttmálar verða fingnir í lag, so hvørt tørvur er á tí. IMO varðar nú av meira enn 40 altjóða sáttmálum um trygd á sjónum og fyribyrging fyri havdálking.

Frá hugskoti til galldandi rætt

Tað skerst ikki burtur, at ofta eru tað vanlukkur ella aðrar hendingar, ið valda miss av mannalívum ella annan stórskaða, ið eru fyrsta stigið til ábøtur. Vanliga gongdin, frá tí at eitt hugskot til tilíkar ábøtur er sett fram, inntil ein nýggjur sáttmáli ella broyting av einum verandi sáttmála er fingin í lag, og til sáttmálin gerst galldandi altjóða rættur kann í stuttum lýsast soleiðis:

1. Samráðingar innanhýsis í IMO og limalandanna millum til tess at staðfesta, um nóg stór undirtøka er til at boða til eina ráðstevnu til gjøllari viðgerð av evninum og möguliga samtykt av ábótum.
2. Eftir samráðingar á ráðstevnuni, verður sáttmálin endaliga orðaður og samtyktur, (*Adopted by the Conference*).
3. Tann samtykti sáttmálin verður sendur ollum limalondunum

- til undirskrivingar innan ávísá freist, ið tilskilað er í sáttmál-anum, vanliga eitt ár, (*Signature*).
4. Næsta stigið í sáttmálagerðini er staðfestingin, ið kann fara fram á tveir ymiskar hættir (*ratification*):
 - a) Londini, ið hava skrivað undir sáttmálan, staðfesta hann samsvarandi teimum stýrisskipanarreglum, ið galdandi eru í viðkomandi londum, og hava síðan skyldu til at seta sáttmála-krövini í gildi sum tjóðarrætt. Um neyðugt, verður galdandi lóggáva, ið er í strið við sátmálan, tillagað. Síðani verður boðað frá til IMO, at sáttmálin er staðfestur.
 - b) Londini, ið ikki hava skrivað undir sáttmálan, geva IMO eina fráboðan um, at tey hava samtykt at taka undir við sáttmálanum (*instrument of accession*), og í hesum sambandi at tey fara at seta sáttmálakrövini í gildi sum tjóðarrætt. Tá hetta er gjört, fær IMO boð um, at nú er sáttmálin endaliga í gildi fyri viðkomandi land. 5. Gildiskoma, ið er seinasta stigið í sáttmálagerðini, hevjar sátt-málan upp til altjóðarætt, ið bindir tey londini, ið hava staðfest hann. Gildiskomukrövini eru ymisk frá sáttmála til sáttmála, men vanliga kravið er, at eitt ávist tal av londum hava staðfest sáttmálan, áðrenn hann fær gildi, (*Entry into force*).

Sáttmálagerð í IMO

Saman við aðalfundinum og ráðnum eru tað tær fimm nevndirnar hjá IMO, í arbeiða í nevvum samstarvi um dagföring av verandi sáttmálum og gerð av nýggjum. Av tí at ráðið ikki er saman uttan tá tað er neyðugt til viðgerð av ávísum málum, eru tað nevndirnar og arbeiðsbólkarnir, ið gera veruliga fyrireikingararbeiðið. Semjast avvarðandi nevndir og bólkar um eitt uppskot, verður tað sent ráðnum, og um neyðugt aðalfundinum til fyribils samtyktar.

Um arbeiðsnevndin, ið kom við uppskotinum, fær loyvi frá ráð-num ella aðalfundinum at halda áfram við arbeiðinum, verður farið meira nágreniliga til verka, og tá arbeiðið er liðugt, verður eitt álit við uppskoti til nýggjan sáttmála ella standard handað ráðnum, ið leggur uppskotið fyrir aðalfundin við tilmæli um at fyrireika eina ráðstevnu til viðgerðar av uppskotinum. Umframt IMO límalondini og viðkomandi áhugafelög verða öll ST límalond og serstovnar hjá ST bjóðað at taka lut í ráðstevnuni.

Viðgerðin av einum sáttmála kann taka upp til fleiri ár, og eftir at sáttmálin er samtyktur gongur ofta drúgv tíð inntil nóg nógv lond hava staðfest hann, soleiðis at hann gerst bindandi. Fyri at bøta um hetta er tann mannagongdin samtykt, tá tað snýr seg um broytingar

av eitt nú SOLAS sáttmálanum, at tey limalond, ið ikki innan ávísa freist hava mótmælt broytingunum, gerast bundin (*tacit acceptance*).

Gildiskoma

Sum nevnt frammanfyri er neyðugt, at ásett verður í sáttmálanum nær hann fær gildi. Treytirnar fyri gildiskomu eru ymiskar, alt eftir hvørji evni sáttmálin snýr seg um, men sum høvuðsregla kann sigast, at tess týdningarmiklari sáttmálaevnini eru, tess strangari eru krövini til gildiskomu. Sum dömi kann nevnast, at SOLAS 1974 ásetti, at 25 limalond, ið umboðaðu ikki minni enn 50% av samlaða tonsatalinum í heiminum, skuldu staðfesta sáttmálan, áðrenn hann fekk gildi. Viðvíkjandi sáttmálanum frá 1969 um máting av tonsatali (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969), varð kravt, at 25 limalond, ið umboðaðu ikki minni enn 65% av samlaða tonsatalinum í heiminum, skuldu staðfesta sáttmálan, áðrenn hann fekk gildi.

Hinvegin kunnu sáttmálar, ið ávirka fá limalond ella viðgera serspurningar, seta linari gildiskomukrøv. Til dømis fekk sáttmálin frá 1971 um skaðabotur í sambandi við flutning á sjónum av atomfarmi gildi 90 dagar eftir, at fimm limalond høvdu staðfest hann. Her eigur at verða mint á, at ein altjóða sáttmáli bert bindur tey lond, ið hava staðfest hann.

Tá sáttmálar skipa grundleggjandi og týdningarmikil krøv til trygd, er tað ein fyrimunir, at teir verða staðfestir og tิกnir í brúk av so nógum sjóvinnutjóðum sum möguligt. Tað er sostatt avgerandi, tá tilíkir sáttmálar fáa gildi, at gildiskoman fevnir um so nóg lond, sum til ber. Vanliga koma IMO sáttmálar í gildi umleið fimm ár eftir, at teir eru samtyktir.

Útning

Útning av IMO sáttmálum hvílir á limalondunum. Felagsskapurin hevur ongar heimildir hesum viðvíkjandi.

Innan teir karmar, ið sáttmálin ásetir, eru tað limalondini, ið áseta nærrí reglurnar í tjóðarrættinum og möguliga revsing fyri brot á reglurnar.

Sum dömi um hetta kann verða víst á sáttmálar, ið krevja at ávis próvkjøl skulu vera umborð til tess at tryggja, at skipini hava verið sýnað og lúka tey settu krövini. Vanliga verða próvkjølini góðkend sum prógv mótvægis øðrum londum enn flagglandinum um, at skipið er góðkent til tað brúk, sum próvkjalið sýnir, og at manningin lýkur galddandi krøv. Tó kann eitt skip við formliga gildugum krøvum verða lagt, um tað er eyðsýnt at skipið er í verri standi, enn skjølini vátta.

SOLAS 1974 sáttmálin ásetir, at „*the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew*“. Hesi tiltök kunnu gerast um „*there are clear grounds for believing that the condition of the ship and its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate*“

Tað eru vanliga myndugleikarnir í tí landinum, har skipið hoyrir heima, flaggstaturin, ið hava ábyrgd av, at skipsskjölini eru sonn, t.v.s. sýna veruligu stöðuna hjá skipinum. Kemur skipið inn í havn í øðrum landi, havnastatinum, eru tað hesir myndugleikarnir, ið hava heimild at leggja skipið, vísir tað seg, at skjölini ikki svara til veruleikan.

Týdningarmikil IMO sáttmálaevni

Trygd á sjónum

Tann fyrsta IMO ráðstevnan varð hildin í 1960, og var evnið trygd á sjónum. Ráðstevnan samtykti altjóða sáttmálan um trygd fyrir mannalívi á sjónum (SOLAS), ið fekk gildi í 1965 og kom í staðin fyrri eina eldri útgávu frá 1948. SOLAS 1960 ásetti kröv um nógv ymisk viðurskifti til frama fyrir trygga skipaferðslu, frá bjargingarútgerð og slökkingarútbúnað til flutning av vandamiklum farmi.

Av tí at trygd á sjónum er høvuðsendamálið hjá IMO, vórðu nógvar royndir gjördar at broyta SOLAS 1960 sáttmálan og tillaga hann til broyttar umstöður. Nógvar broytingar vórðu eisini avtalaðar, sum kortini ongantíð komu í gildi, av tí at undirtøka ikki fekst frá nóg nógvum londum. Í 1974 varð nýggj ráðstevna hildin við tí endamáli at gera nýggjan SOLAS sáttmála. Hesin sáttmálin, SOLAS 1974, ið framvegis er í gildi, var nýskapandi á tann hátt, at hann umframta at broyta tey materiellu trygdarkrøvini, eisini gjördi grundleggjandi broytingar í formligu mannagongdini viðvíkjandi framtíðar sáttmálabroytingum. Sambært hesum nýggju reglunum verða sáttmálabroytingar, samtyktar av havtrygdarnevndini hjá IMO, bindandi tann av nevndini ásetta dagin, uttan so at ávist tal av limalondum mótmæla áðrenn gildiskomudagin.

SOLAS 1974 kom í gildi 25. maí 1980, og er broyttur fleiri ferðir síðani tá.

Aðrir sáttmálar um trygd á sjónum eru farmamerkissáttmálin frá 1966 (*International Convention on Load Lines*), ið ásetir, hvussu nógv skip kunnu ferma.

Felags reglur fyrir áseting av tonsatali hevur verið ein hin störsti trupulleikin fyrir altjóða sjóvinnu. IMO fór undir hetta arbeiðið stutt eftir stovnan, og í 1969 var tann fyrsti sáttmálin samtyktur,

men við tað at hetta er eitt umstrítt evni, kom sáttmálin ikki í gildi fyrr enn í 1982.

Á IMO ráðstevnuni í 1960 varð samtyktur ein sáttmáli um fyri-byrging fyrir samanstoyti. Hesin sáttmálin kom ongantíð í gildi, og í 1972 varð nýggjur sáttmáli samtyktur um sama evnið, (*Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea COLREG*). Hesin sáttmálin kom í gildi í 1977 og er fleiri ferðir broyttur síðan tā.

Fiskivinnan er ein gomul vinna, men tað var ikki fyrr enn í 1977, at tann fyrsti sáttmálin um trygd umborð á fiskiskipum varð samtyktur, tann sonevndi Torremolinos sáttmálin. Sáttmálin er ongantíð komin í gildi, og varð broyttur í 1993, tá krøvini vórðu linkað í einari roynd at fáa storrri undirtøku, sum kortini ikki eyðnaðist. Tað finst sostatt framvegis eingin altjóða regulering av trygdini umborð á fiskiskipum. Torremolinos sáttmálin er kortini settur í gildi sum tjóðarrættur í sumnum londum, eitt nú Føroyum, Íslandi og ES londunum.

Í seinasta enda er ábyrgdin av skipinum hjá skipara og manning. At skiparum og teimum, ið annars hava ábyrgdina av siglingini, tørvar útbúgving, hevur altíð verið viðurkent, men sum skipini eru vorðin meira framkomin til tøkni og aðra útgerð, er hetta eisini galldandi fyrir restina av manningini. IMO hevur tí lagt stóran dent á, at manningin fær neyðturviliga útbúgving. Krøv til útbúgving vóru tí tíðliga við í sáttmálunum hjá IMO, og í 1978 varð serligur sáttmáli gjørdur um útbúgving og onnur viðurskifti av týdningi fyrir trygga sigling, tann sonevndi STCW sáttmálin (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), ið kom í gildi í apríl 1984. Sáttmálin ásetir altjóða minstastandardir fyrir útbúgving, vaktarhald og próvkjøl fyrir manningina. Í 1995 varð fyrir fyrstu ferð gjørdur sáttmáli um útbúgving v.m. av manning á fiskiskipum, STCW-F sáttmálin, ið kortini ikki er komin í gildi enn. Hesin sáttmálin, sum er galldandi fyrir fiskiskip 24 metrar og longri, er higartil bert staðfestur av Danmark og Russlandi og tí enn ikki í gildi sum altjóða rættur, av tí at sáttmálin skal verða staðfestur av 15 londum fyrir at koma í gildi. Løgtingið samtykti tann 26. juni 1998 at taka undir við donsku staðfestingini av sáttmálanum.

Í 1979 viðtok IMO ein sáttmála um leiting eftir og bjarging av skipbrotnum, (*International Convention on Maritime Search and Rescue*). Endamálið við sáttmálanum er at standardisera og samskipa tær innanagongdir, ið londini frammanundan høvdu sett í verk, hvort á sínum sjóøki, fyrir boðgeving og neyðarkall frá skipum og fólk í havsneyð. Sáttmálin ásetir eisini reglur um sínámillum sam-

starv um hjálparveiting til skipbrotin frá myndugleikum í grannalondum. Sáttmálín kom í gildi í 1985 og er seinni broyttur við gildi frá 1. januar 2000.

Fyribyrging fyrir dálking av havumhvørvinum, ábyrgd og skaðabót

Sáttmálín frá 1954 um oljudálking (*Oil Pollution Convention*) var tann fyrsti altjóðasáttmálín, ið gjørdur varð til tess at minka um oljudálking. Vandin fyrir oljudálking hevur verið støðugt vaksandi við øktum oljuflutningi um heimshövini umborð á risatangaskipum, og sáttmálín varð til broyttur fleiri ferðir til tess at dagföra krövini samsvarandi broyttu umstöðunum.

Í 1969 vórðu tveir sáttmálar samtyktir, ávíkavist um rættin hjá strändalandinum at leggja seg úti tilburðir í altjóða sjógví, um vandi er fyrir oljudálking (*International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*) og um reiðarans endurgjaldssábyrgd fyrir skaða, ið stendst av oljudálking (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*). Báðir sáttmálarnar komu í gildi í 1975.

Funnist varð at teimum avmarkingum, ið sáttmálín um endurgjaldssábyrgd fyrir oljuskaðar ásetti í endurgjaldsupphæddunum, ið ikki vórðu mettar at veita fult endurgjald. Samtykt varð til á einari ráðstevnu í 1971 at stovna ein endurgjaldsgrunn, sum fór at virka í 1978. Grunnurin veitir endurgjald fyrir skaðar av oljudálking í teimum fórum, tá sáttmálín frá 1969 um endurgjald fyrir oljuskaðar ikki rökkr. Harafturat verða fíggjarligu byrðarnar javnari býttar millum reiðarar og farmaeigarar.

Meðan teir sáttmálarnir, ið nevndir eru omanfyri, bert viðvíkja oljudálking, samtykti IMO í 1969 at skipa fyrir einari ráðstevnu til fyrriereiking av hóskandi altjóða aytalum um avmarking av dálking frá skipum av havi, landi og luft. Úrslitið gjørdist ein altjóða sáttmáli um at fyribyrgja dálking frá skipum, ið varð samtyktur í 1973 (*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL*).

Hesin sáttmálín fevnir um alla dálking frá skipum við undantaki av dálking orsakað av skipaðum burturkasti av ruski og øðrum dálkandi evnum (dumping), ið er regulerað í serligum sáttmála. Burturkast, ið stavar frá leiting eftir og framleiðslu av kolveturum til sjós, er heldur ikki fevnt av MARPOL sáttmálanum.

MARPOL 1973 kom ongantíð í gildi, og í 1978 varð samtykt ein ískoytissáttmáli (Protokoll) til sáttmálan, sum í grein 1 ásetti at MARPOL 1973 og Protokollin frá 1978 skuldu verða „lisin og

tulkað sum eitt og sama skjal“. Tá víst verður til sáttmálan, verður hann tí vanliga nevndur MARPOL 73/78.

Umframt sjálvan sáttmálan, ið ásetir nakrar yvirskipaðar meginreglur, eru samtykt fimm ískoyti (Annex I-V), ið áseta nærrí reglur og fyriskipanir um fyribyrging fyrir dálking av ymiskum slagi.

Sáttmálin hefur eina sera víða skilmarking av, hvat eitt skip merkir, tá ræður um henda sáttmálan, nevnliga eitt far av hvørjum slagi hugsast kann, ið ferðast á sjónum, íroknað flúgvibátar, luftpútuskip, undirvatnsfør, flotpallar og aðrar pallar, bæði fastar og leysar (grein 2. 4). Grein 4 áleggur limalondunum at skipa fyrir revsing av brotum móti sáttmálakrøvunum. Sambært grein 5 skulu öll limalond viðurkenna tey próvskjöl, ið eitt av limalondunum hefur útskrivað samsvarandi krøvum sáttmálans. Har sáttmálin ásetir, at skip skulu hava próvskjöl umborð um at tey lúka ávís krøv, kann eitthvort limaland kanna um skjølini eru gildug. Eru góðar grundir fyrir at halda, at skip ella útgerð ikki svarar til tað, ið próvskjalið váttar, kann skipið verða afturhildið.

Grein 6 áleggur limalondunum at samstarva um avdúking av brotum móti sáttmálunum og útinning av krøvunum. Brot skulu fráboðast flagglandinum, ið hefur skyldu til at kanna málið og fremja rættarsókn, um grundir eru til tess. Grein 11 áleggur limalondunum at boða IMO frá viðurskiftum av týdningi fyrir útinning av sáttmálunum, undir hesum lögir og aðrar fyriskipanir, ið eru settar í gildi at lúka krøvunum, avrit av próvskjolum, útskrivað av viðkomandi myndugleikum, yvirlit yvir móttøkuhavnir, har spilloja og onnur dálkandi evni kunnu verða latin og árlig hagtöl yvir revsítoltök fyrir sáttmálabrot.

Krøvini til gildiskomu sáttmálans voru, at í minsta lagi 15 lond, umboðandi 50% av tonsatalinum á heimsins farmaskipum, høvdu staðfest sáttmálan, sum kom í gildi tann 2. oktober 1983. Loyvt varð at taka fyrivarni um ikki at gerast bundin av ískoytunum III, IV og V. Tilík fyrivarni skuldu tó seinni kunnað verða tikan aftur.

Tey fimm ískoytini eru hesi:

- | | |
|------------|---|
| Annex I: | Fyribyrging fyrir oljudálking frá skipum. Í gildi 2. oktober 1983. |
| Annex II: | Eftirlit við dálking orsakað av skaðiligum flótandi evnum, ið verða flutt í bulk. Í gildi 6. apríl 1987. |
| Annex III: | Fyribyrging fyrir dálking av skaðiligum evnum, ið verða flutt sjóvegis, bjálvað ella í farmabingju, flutningstangum ella jarnbreytar-tangavognum. Í gildi 1. juli 1992. |
| Annex IV: | Fyribyrging fyrir dálking orsakað av kloakkvatni. Ikki komið í gildi. |

Annex V: Fyrabyrging fyrir dálking orsakað av burturkasti frá skipum. Í gildi 31. desember 1988.

Í 1997 varð samtykt ein nýggj Protokoll til sáttmálan um luftdálking við einum ískoyti:

Annex VI: Reglur um eftirlit við luftdálking. Ikki komið í gildi.

Reglur og tilmæli

Umframt sáttmálar hevur IMO samtykt hundraðtals reglur og tilmæli um viðurskifti av týdningi fyrir trygd á sjónum. Hóast tilíkar samtyktir ikki binda limalondini formliga á sama hátt sum sáttmálar, ið londini hava staðfest, hava tær stóran týdning bæði sum tulkingar av sáttmálum og sum vegleiðandi. Sum nevnt omanfyri, ganga í meðal eini fimm ár frá tí at ein sáttmáli er samtyktur, inntil hann kemur í gildi. Frammanundan hesum eru ofta uppaftur fleiri ár farin til fyrièreikingar. Reglur og tilmæli taka hinvegin styri tíð at samtykkja, og tá tey vanliga verða fylgd av limalondunum á sama hátt sum sáttmálar, eru tilíkar samtyktir ofta grundarlag undir komandi sáttmálum.

Sum dömi um reglur og tilmæli kunnu verða nevnd:

- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) (viðtikin á fyrst sinni í 1965)
- International Code of Signals (IMO fekk ábyrgd av reglunum í 1965)
- Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (1971)
- Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels (1974)
- Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (1975)
- Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (1979)
- Code on Noise Levels on Board Ships (1981)
- International Gas Carrier Code (1983)
- International Bulk Chemicals Code (1983)
- Code of Safety for Diving Systems (1983)
- International Safety Management Code, ISM (1993)

Aðrar tænastur til limalondini

Sum talið av sáttmálum og øðrum samtyktum økist, gerst tað alt torførari hjá nógvum av teimum smærri limalondunum í IMO at

fylgja við í útinningini av reglunum. Trupulleikarnir gerast ikki minni av tí, at nógv av teimum vánaligaru skipunum, ið verða vrakað av meira framkomnum londum, ofta verða seld til menn- ingarland, ið á hendan hátt royna at skapa sær nýggjar vinnuvegir. Eitt úrslit av hesi gongdini er ójövn kapping millum ein vánaligan flota, ið mangan ikki lýkur tey mest grundleggjandi trygdarkrøv, og framkomin skip, bygd sambært öllum IMO krövum.

At byrgja fyrir hesi gongdini ger IMO eitt stórt arbeiði við at stuðla og ráðgeva teimum limalondum, ið hava trupulleikar við at seta reglurnar í verk og útinna tær. Sum liður í hesum arbeiði varð í 1977 stovnað ein nevnd (*Technical Co-operation Committee*) at taka sær av tænastuvirksemi av ymiskum slagi til limalondini.

Í 1983 setti IMO ein altjóða lærðan háskúla, World Maritime University WMU, á stovn í Malmø, har fólk við hægstu siglingar- ella maskinútbúgving ella aðrari viðkomandi hægri útbúgving kunnu lesa víðari innan evni sum sjórætt, umsiting, trygd og umhvørvis- verju. Eini 1400 næmingar úr 135 londum hava tikið prógv sum ávikavist Master of Science in Maritime Affairs (MSc) og Post- graduate Diploma in Maritime Affairs, og nógvir av teimum hava síðani fingið starv í sjóvinnumusitingunum í heimlandinum.

Havnaeftirlit

IMO sáttmálarnir SOLAS, MARPOL, Load Line, STCW og Tonnage eins og ILO sáttmáli nr. 147 um minstukrøv til farmaskip, hava allir reglur um, at tá eitt skip kemur í havn í einum øðrum sáttmálalandi, hava myndugleikarnir í havnalandinum heimild til at kanna skipið. Teir flestu sáttmálarnir hava eisini ásetingar um, at skip úr londum, ið ikki eru partar í sáttmálunum, skulu ikki hava betri sömdir enn skip úr limalondum.

Við tí endamáli at tryggja einsgott eftirlit í europeiskum havnum, skrivaðu 14 europeisk lond saman við Kanada undir sáttmála um havnaeftirlit, *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris MOU*, ið kom í gildi tann 1. juli 1982. Eftirlitið fevnir um trygging av mannalívi, fyribyrging fyrir dálking frá skipum og livi- og arbeiðsumstøður umborð.

Limalondini hava avtalað at kanna 25% av teimum farma- og ferðamannaskipum, ið koma í havnir hjá limalondunum. Avtalan fevnir ikki um fiskiskip. Kanningarnar eru ófráboðaðar, og øll viðurskifti av týdningi fyrir trygd og rakstur av skipinum verða kannað, undir hesum eisini at øll kravd próvkjøl eru í gildi. Eitt skip, ið eftir at vera kannað, er funnið at vera í lagi, verður vanliga ikki kannað aftur fyrr enn seks mánaðir eru farnir.

Kanningarnar verða gjördar av eftirlitsmonnum, góðkendir av MOU myndugleikanum, og allar kanningar verða skrásettar í dátu-grunni í Haag, har MOU hevur høvuðsskrivstovu, soleiðis at eftirlitsmyndugleikarnir í øllum limalondunum hava beinleiðis atgongd til upplýsingarnar. Frágreiðing verður skrivað um hvørja kanning, har øll brek bæði við skipi, útgerð og skjølum, ið hava týdning fyri trygd, dálkingarvanda og arbeiðsumstøður umborð, verða skrásett.

Vísir kanningin, at skipið er fongt við so stórum brekum; at tað ikki kann metast at vera sjódygt, verður tað afturhildið inntil brekini eru umvæld. Myndugleikarnir í flagglandinum skulu beinanvegin hava boð um hetta. Hagtøl við øllum kanningarúrslitum verða leypandi almannakunngjørd, og eina ferð um árið verða fullfíggjað hagtøl kunngjørd við upplýsingum um tal av skipum úr hvørjum landi, ið eru kannað, tal og úrslit av kanningum, høvuðsbrek og tal av afturhildnum skipum. Somuleiðis verður listi kunngjørdur yvir tey lond, hvørs skip eru kannað í árinum, har londini eru sett á ávikavist hvítan, gráan ella svartan lista, alt eftir hvussu álvarslig brek eru funnin við skipum teirra.

Nevnast kann, at tey trý árini 1997, 1998 og 1999 vórðu tilsamans 43 føroysk skip kannað við tí úrsliti, at seks skip vórðu afturhildin fyri álvarslig brek, og at Føroyar komu á gráa listan hjá Paris MOU.

Evropeiska samveldið

Hóast Føroyar hvørki eru limir í ES ella evropeiska búskaparliga samstarvinum EBS og sostatt ikki formliga bundnar av teimum reglum, ið ES ásetir um trygd á sjónum og fyribyrging fyri dálking frá skipum, er tað sjálvsagt, at hesar reglur hava största týdning fyri føroysk farma- og ferðamannaskip, ið sigla millum Føroyar og ES havnir.

ES leggur stóran dent á trygdar- og umhvørvismál. Nógvar av teimum samtyktum, ið gjørðar verða á IMO ráðstevnum, eru ikki bindandi fyri limalondini, men eru at rokna sum tilmæli um ábøtur. Hesi tilmæli verða mangan sett í gildi av ES sum bindandi reglur fyri ES-limalondini.

ES hevur í einum direktivi, ið kom í gildi tann 1. juli 1996, ásett strangari reglur fyri havnaeftirlit, ið m.a. bera í sær, at tað ikki er nóg mikið bert at kanna próvkjølini umborð á skipunum, men at eftirlit við skipi og útgerð eigur at verða gjort í storri mun enn higartil. Harafturat verður heimild at nokta einum skipi at koma í havn, ið er afturhildið í einari aðrari ES havn, eins og nøvnini á afturhildnum skipum verða kunngjørd eina ferð um mánaðin.

Altjóða arbeiðsfelags-skapurin

Arbeiðsfelagsskapurin hjá Sameindu tjóðum, International Labour Organization (ILO), varð stovnsettur í 1919 sum ein av serstovnum undir Fólkasamgonguni. Høvuðsendamálið hjá ILO er at tryggja sosialt rættvísi, altjóða viðurkend arbeiðararættindi og mannarættindi. Hetta skuldi gerast við at skunda undir sosiala trygd og fíggjarliga vælferð hjá heimsins íbúgvum við at tryggja rímiligar líviumstöður, nøktandi treytir fyri arbeiði og lønir, og við at tryggja fólk i möguleikar fyri arbeiði.

Hesi endamál vórðu staðfest í Philadelphia yvirlýsingini, sum var góðkend av ILO ráðstevnuni í 1944, har hesar grundreglur vórðu samtyktar:

- Rættur til arbeiði fyri öll,
- talufrælsi og felagsfrælsi eru avgerandi fyri áhaldani menning,
- fátækradømi onkustaðni er ein hóttan móti framgongd allastaðni,
- öll menniskju, utan mun til lit, trúgv og kyn, hava rætt til at stremba eftir materiellari vælferð og menning av frælsi og tign, eftir fíggjarligari trygd og eftir javnbjóðis möguleikum.

Í 1946 gjördist ILO tann fyrsti serstovnur hjá ST. Upprunaliga limatalið var 42 lond og í 1997 var limatalið 174.

Trípartaskipanin

Eitt serligt eyðkenni við ILO er tann sonevnda trípartaskipanin. Hetta merkir, at á ILO fundum eru stjórnir, arbeiðsgevarar og arbeiðstakarar javnbjóðis umboðaðir í sendinevndunum hjá limalondonum. Tískil hava hesir tríggir partar eins stórt atkvøðutal á fundum og ráðstevnum. Tað er tó viðurkent, at tað er ikki stórt gagn í einari samtykt, ið verður tikan við atkvøðugreiðslu, og verður tí altíð roynt at fáa semju um tey einstøku málini fyri at standa sterkari úteftir. Tí eru fundirnir ofta eins nógv samráðingarfundir at kalla, har allir mugu slaka fyri at náa eini semju, og hetta eydnast vanliga eisini.

Nevnt kann verða, at á ársfundinum hjá ILO í 1999 varð samtykt „*to strengthen tripartism and social dialogue*“ til tess at bæta um

samstarvið millum teir partarnar, ið eiga at hava felags áhugamál í at viðurskiftini á arbeiðsmarknaðinum eru skipað á ein hátt, ið er til fyrimuns fyrir allar partar, nevnliga stjórnina, arbeiðstakarar og arbeiðsgevarar.

Høvuðsamboðini í arbeiðinum hjá ILO eru altjóða sáttmálar, har felagsskapurin setir fram nýggj krøv. Teir skulu fyrst samtykkjast á ILO fundum, men fáa ikki gildi fyrr enn teir eru staðfestir av einum ávísum tali av limalondum. Hetta merkir, at nógvar samtyktar ikki fáa formligt gildi sum altjóða sáttmálar, av tí at teir ikki verða staðfestir í nóg stóran mun. Í øllum fórum tekur tað vanliga fleiri ár, áðrenn sáttmálarnir verða framdir.

Onnur amboð eru „recommendations“, „resolutions“ og „conclusions“, sum tó ikki eru bindandi. Undir øllum umstøðum verður tað roknað fyri at vera av stórum týdningi, at fyrst og fremst felagini hjá lontakarum streingja á teirra stjórnir um at fremja tær ymsu samtyktirnar, sum viðvíkja teirra áhugaøki.

Viðurskifti hjá sjómonnum

Í 1919 varð samtykt, at viðurskifti hjá sjómonnum skuldu viðgerast á serstökum ráðstevnum, sum skuldu taka sær av hesum áhugamálum burturav. Tann fyrsta „*maritime session*“ hjá ILO varð hildin í 1920, og fram til 1996 hava verið samtykt 39 sáttmálar, 29 „Recommendations“ og ein protokoll viðvíkjandi sjómonnum, og merkir hetta, at ein stórus partur av virkseminum hjá ILO snýr seg um sjómenn.

Uppgávan hjá ILO er at seta standardir, t.v.s. minstukrøv á teimum ymisku arbeiðsøkjunum hjá felagsskapinum, og hesi øki eru í stuttum: almenn viðurskifti, útbúgving og annars treytir fyrir at sleppa at sigla, mál viðvíkjandi trygd, heilsu og vælferð hjá siglandi, eftirlit við at framdar reglur verða fylgdar og sosial trygd.

Tær samtyktir, ið verða mettar at hava största týdningin, eru tær sum eru samtyktar á „*maritime sessions*“ í 1987 og 1996. Tær týdning-armestu av hesum eru sáttmálarnir um arbeiðstíð og um manning av skipum, um rættin at verða heimsendur, tá siglandi „stranda“ heimanífrá, og um vælferð teirra siglandi.

Viðvíkjandi fiskimannamálum er fyrst at siga, at í 1996 varð samtykt, at tær reglur um arbeiðsviðurskifti hjá sjómonnum, sum viðvíkja viðurskiftum, sum eru lík teimum hjá fiskimonnum, skulu eisini vera galddandi fyrir fiskimenn, aftaná nærrí samráðingar í hvørjum landi sær. Hetta er tó ein regla, sum ikki hefur havt tann stóra praktiska týdningin enn.

Tað eru tó nakrar samtyktir, sum serstakliga viðvíkja fiskimonnum. Hesar eru tó allar gamlar, tann nýggjasta er frá 1966. Tað hefur ikki

verið hildið at sjóvinnudeildin hjá ILO hevur havt tann stóra áhugan fyrir viðurskiftunum hjá fiskimonnum, men her eru broytingar í ferð við at henda. Seinastu ráðstevnurnar viðvíkjandi fiskimonnum hava verið í 1988 og 1999. Ráðstevnan í desember 1999 snúði seg fyrst og fremst um heilsu og trygd hjá fiskimonnum, har rætiliga týdningarmiklar samtyktir vórðu gjördar um tiltök á hesum økinum, og mett verður, at við hesum er grundarlag lagt undir einum meira framtøknum arbeiði á hesum økinum í framtíðini.

Føroyar og ILO

Sambært viðtøkunum hjá ILO eru tað einans statir, ið kunnu gerast limir í felagsskapinum. Tað eru sostatt stjórnirnar í limalondunum, ið útnevna teirra umboð til ILO. Viðvíkjandi umboðunum fyrir partarnar á arbeiðsmarknaðinum, eru tað altjóða felagsskapirnar á økinum, ið útnevna tey. Hjá sjómonnum og fiskimonnum er tað sostatt *International Transport Workers Federation*, ITF, ið útnevnnir tey flestu av umboðunum fyrir sjómenninár, meðan aðrir smærri altjóða felagsskapir útnevna restina.

Nevnast kann í hesum sambandi, at formaðurin í Føroya Fiskimannafelag síðan 1980 hevur verið formaður í fiskimannadeildini hjá ITF, og hevur hann á ILO fundum viðvíkjandi fiskimonnum hetta tíðarskeiðið verið formaður í „Workers Group“ og ein av næstformonnum í „plenum“, t.v.s. høvuðsfundinum. Av tí at Føroyar ikki eru limir í ILO, hevur hann verið skrásettur sum komandi frá Faroe Islands/Denmark.

Føroyisk luttøka í altjóða samstarvi um trygd á sjónum

Ein av uppgávunum, ið nevndin fekk, var at kanna hvussu viðurskiftini millum Danmark og Føroyar kunnu skipast, soleiðis at Føroyar fáa sjálvstøðuga umboðan í IMO og rættindi sum sjálvstøðugt limaland ella í eina tíð saman við Danmark.

Heimildin at binda ríkið úteftir

Sum nevnt aðrastaðni byggja reglurnar um trygd á sjónum og um fyribyrging fyrir havdálking í störstan mun á altjóða sáttmálar. Síðan IMO fór at virka, hava hesir sáttmálar verið fyrireikaðir og umsitnir av IMO, tó er tað ILO, ið tekur sær av altjóða sáttmálum um arbeiðsumhvørvi umborð.

Sambært § 19 í grundlögini er tað ríkisstjórnin, ið hevur heimild at binda ríkið í altjóða viðurskiftum. Partur av hesi heimild er rætturin at skriva undir altjóða sáttmálar ríkisins vegna. Tílikir sáttmálar eru ikki beinleiðis galdandi tjóðarrættur og verða settir í gildi sum partur av innlendis rætti við serskildari lóg ella á tann hátt, at verandi lóggáva um neyðugt verður broytt, soleiðis at hon lýkur krövunum sambært sáttmálanum. Av tí at lóggávuvaldið sambært grundlögini liggar hjá ríkisstjórnini og fólkatinginum í felag, tryggjar stjórnin sær undirtøku frá tinginum áðrenn hon bindir seg til altjóða sáttmálar, hvørs útinning krevur medvirkjan frá tinginum í sambandi við nýggja lóggávu.

Føroyska heimastýrið og altjóða sáttmálar

Sambært § 4 í heimastýrlögini hava landsstýrið og lögtingið lóggávuvald í yvirtiknum sermálum. Hinvegin er ásett í § 5 í lögini, at ríkismyndugleikarnir hava avgerðarrættin í málum, ið viðvíkja viðurskiftum ríkisins við onnur lond, og at heimildir heimastýrisins eru avmarkaðar av altjóða skyldum.

Ymisk sjónarmið kunnu gerast galdandi um týdningin av § 5. Tað mest víttgangandi er, at allir altjóða sáttmálar, sum Danmark hevur

staðfest ella fer at staðfesta í framtíðini, og sum hava lógarsnið (*self-executing*), av sær sjálvum eru galdandi sum feroyskur rættur. Eitt annað sjónarmið er, at § 5 einans skal skiljast sum ein avmarking av feroyskari lóggávuheimild, soleiðis at skilja, at heimastýrið eiger ikki at lóggjeva á ein hátt, ið er stríð við tilíkar sáttmálar. Harafturat áleggur § 5 uttan iva heimastýrinum skyldu til við neyðugari lóggávu at medvirka til, at tilíkir sáttmála verða settir í gildi í Føroyum í tann mun, teir fevna um Føroyar. Heldur heimastýrið ikki hesa skyldu, hava ríkismyndugleikarnir hinvegin ikki stórvegis möguleikar at tvinga heimastýrið til tess, skulu reglurnar í § 4 í heimastýrslóbini um lóggávuvald í yvirtiknum sermálum ikki verða skúgvæðar til viks. Tað, sum frammanfyri er sagt, viðvíkir einans altjóða sáttmálum um viðurskifti, sum eru partur av málsøkjum, sum eru yvirtikin sum sermál.

Nevnt kann vera, at grønlendska heimastýrslógin í § 10 hevur eina reglu, ið svarar til § 5, men við tí ískoyti, at ríkisstjórnin kann áleggja heimastýrinum at gera tað, sum neyðugt er, til at halda skylturnar sambært § 10.

Meðan tað sostatt framvegis eru ríkismyndugleikarnir, ið hava heimild at gera altjóða sáttmálar, eisini á økjum, ið viðvíkja yvirtiknum sermálum, eru tað sum nevnt omanfyri lögting og landsstýri, ið hava lóggávuvaldið í hesum málum. Til tess at tryggja heimastýrinum ávirkan á tilíkar sáttmálar eru reglur um hoyring ásettarr í § 7 í heimastýrslóbini. Vanliga mannagongdin er, at ríkismyndugleikarnir kunna heimastýrið um teir sáttmálar, Danmark ætlar at taka lut í, til tess at tryggja at mótnæli ikki koma frá feroyskum myndugleikum, tá sáttmálanir skulu setast í gildi í Føroyum. Verða boðini úr Føroyum tey, at eingin hugur er til at seta ein tilíkan sáttmála í gildi í Føroyum, tekur Danmark vanliga fyrivarni, tá sáttmálin verður undirskrivaður, um at hann ikki skal vera galdandi fyri Føroyar.

Hetta gerst tó bert fyrí sáttmálar, sum ikki hava forboð móti fyrivarnum. Sum dømi um ein sáttmála, har forboð er móti fyrivarnum, kann nevnast havrættarsáttmálin frá 1982, sum Danmark hevur skrivað undir, men ikki staðfesti eftir ynski frá feroyskari síðu, av tí at tað varð hildið at kunna skaða samráðingarnar um havbotnsmark millum Føroyar og UK.

Samsvar millum skyldur og heimildir

Sum greitt frá omanfyri hevur tað týdning, at samsvar er millum tær altjóðaskyldur, ið ein ríkisstjórn átekur sær í sáttmála við onnur

lond ella á annan hátt, og myndugleikan at seta hesar skyldur í verk sum innlendis lög, tjóðarrættur.

Spurningurin er nú, hvussu støðan verður hesum viðvíkjandi, tá Føroyar yvirtaka málsøkið skipaefstirlit og trygd á sjónum sum sermál og harvið fáa fulla lóggávuvaldið á økinum.

Áðrenn hesin spurningur verður viðgjördur, og ymiskar möguligar loysnir verða nevndar, eigur dentur at verða lagdur á, at landsstýrisins støða er greið. Tað er ein yvirtøka sambært § 2 í heimastýrslögini, ið landsstýrið vil hava, og ikki sambært § 9. Sum kunnugt førir ein yvirtøka sambært § 2 við sær, at landsstýri og løgting fáa fulla lóggávuheimild á økinum, og at ríkismynduleikarnir samsvarandi verða av við hesa heimild.

Umboð

Sum nevnt frammanfyri varð avtala gjørd millum Føroya landsstýri og Søfartsstyrelsen tann 14. mai 1999, ið heimilaði landsstýrinum (Sjóvinnufyrisingini) at útskriva STCW vinnubrøv við nærrí í avtaluni ásettu treytum.

Á altjóða stigi eru reglurnar um útbúgving av sjófólk v.m. ásettar í STCW sáttmálanum frá 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Hesin sáttmálin er fleiri ferðir broyttur, seinast í 1995, tá grundleggjandi broytingar vórðu gjørdar í honum. M.a. varð kravt, at sáttmálapartarnir skuldu prógva, at teir hava umsitingarliga og útbúgvíngarliga orku at seta krøvini sambært sáttmálanum í verk. Frammanundan vóru tflík krøv ikki galdandi, og varð tí klagad um, at dygdin á útbúgvíngini og harvið á sjóvinnubrøvunum var sera ymisk frá landi til land.

Tað er danska stjórnin, ið ríkisins vegna er sáttmálapartur og tí bundin mótvægis hinum sáttmálalondunum at seta sáttmálan í verk sum danskur (og føroyskur) tjóðarrættur. Við avtaluni heimilaði ríkisstjórnin (Søfartsstyrelsen) landsstýrinum at útskriva sjóvinnubrøv við sama altjóða gildi sum donsk sjóvinnubrøv. Samstundis boðaði stjórnin IMO frá hesum, og føroysku sjóvinnubrøvini eru sostatt altjóða viðurkend. At gera greitt at tað í altjóða høpi er talan um donsk sjóvinnubrøv, er ásett í avtaluni at heitið er „KINGDOM OF DENMARK, Faroe Islands“.

Krøvini sambært STCW sáttmálanum eru sett í verk sum føroysk lóggáva í hesum lögum við tilhoyrandi kunngerðum:

- Løgtingslög nr. 65 frá 5. juni 1984 um sjómansútbúgving við seinni broytingum
- Løgtingslög nr. 50 frá 28. april 1992 um maskinmeistaraútbúgving v.m. við seinni broytingum, og

- Løgtingslög nr. 63 frá 3. juli 1998 um manning av skipum.

Skuldi tað hent sum frálíður, at ósamsvar verður millum krøvini sambært galldandi ella einum broyttum STCW sáttmála og dygdina á føroysku sjóvinnubrøvunum, fær danska stjórnin sum sáttmálapartur trupulleikar mótvægis IMO. Hetta kann eitt nú henda, um útbúgvögarnar ikki verða dagfördar sambært broyttum krøvum, ella um kravdar eftirútbúgvögur ikki verða settar í verk. Sama kann henda, um krøvini til siglingartíð sambært STCW sáttmálanum ikki verða fylgd. Sambært grein 4 í avtaluni hevur føroyska Sjóvinnufyrisitingin skyldu til at boða Søfartsstyrelsen frá, um munandi frávik verða millum føroysku og donsku reglurnar, men eingin mannagongd tykist at vera avtalað um, hvussu farast skal fram í tilíkum fórum. Eiheldur eru nakrar uppsagnarreglur í avtaluni.

Hinvegin verða føroysku sjóvinnubrøvini útskrivað av Sjóvinnufyrisitingini sambært heimild (delegatión) frá Søfartsstyrelsen. Sostatt hevur danska stjórnin altíð tann möguleika, um trupulleikarnir ikki kunnu loysast á annan hátt, at taka heimildina aftur og soleiðis forða Sjóvinnufyrisitingini í at útskriva føroysk sjóvinnubrøv við altjóða gildi.

Rammulóggáva

Ein onnur mannagongd at tryggja ríkisstjórnini innlit í og eftirlit við at heimastýrið lýkur skyldur sínar í sambandi við yvirtøkur varð nýtt, tá fólkaskúlin varð yvirtikin í 1979 eftir § 9 í heimastýrlóginu. Tá varð samtykt ein ríkislög, *lov nr. 51 af 14. februar 1979 for Færøerne om folkeskolen*, ið er ein rammulög, ið ásetir grundleggjandi krøvini til skipan og innihald í fólkaskúlanum. Síðan varð í § 7 ásett, at „*Færøernes hjemmestyre fastsætter de nærmere regler om folkeskolen på Færøerne, herunder om folkeskolens formål og styrelse, om undervisningens indhold, omfang og tilrettelæggelse samt om undervisningspligtens opfyldelse.*“

Við hesi skipan tryggjaði ríkisstjórnin sær, at heimastýrið ikki kann fara útum tær rammur, ið ásettar vóru í lóginu, sum heimilaði yvirtøkuni. Um ein føroysk fólkaskúlalög t.d. ásetti gjøld fyri lutteku í fólkaskúlaundirvísing ella fyri undirvísingartilfar, hevði hetta verið í strið við § 4 í rammulóginu og sostatt ógildugt.

Við heimild í lóginu varð samtykt løgtingslög nr. 21 frá 22. mars 1979 um fólkaskúlan í Føroyum.

Hvørgin av framanfyrinevndu loysnum kann metast at ganga føroyskum ynskum á møti, tá ræður um yvirtøku av skipaeftirlitinum. Í fyrra fórinum er helst í roynd og veru bert talan um umsitingarumboð „*forvaltningsdelegation*“, hóast grundað á avtalu,

meðan tað í seinna fórinum er talan um § 9 yvirtøku. Í báðum fórum er fóroyskt lóggávuvald á økinum avmarkað, og evsta lóggávuvaldið liggar framvegis hjá ríkismyndugleikunum, ið er ósambæriligt við yvirtøku sambært § 2 í heimastýrslögini.

Yvirtøka uttan treytir

Yvirtøka av skipaeftirlitinum sum sermál fórir sum nevnt omanfyri við sær, at lóggávuvaldið verður hjá heimastýrinum, meðan tað framvegis verða ríkismyndugleikarnir, ið hava heimildir og ábyrgd mótvægis teimum altjóða stovnum, fyrst og fremst IMO, ið umsita hesi mál. Ein loysn, ið ikki á ein ella annan hátt loyvir ríkismyndugleikunum innlit í og eftirlit við fóroyskari lóggávu og umsiting á økinum eftir eina yvirtøku, kann tí ikki haldast at fara at vera nøktandi fyrir ríkisstjórnina. § 5 í heimastýrslögini um avmarking av heimastýrisins heimildum orsakað av altjóða skyldum verður ikki hildin einsamøll at heimila uppílegging frá ríkisstjórnini í málsøki, ið eru yvirtíkin sum sermál, í fórum har heimastýrið ikki medvirkar til at seta altjóða reglur, sum ríkisstjórnin hevur bundið seg til, í gildi í Føroyum.

Samsvar millum ábyrgd og skyldur

Spurningurin er nú, um nakar vegur er burturúr andsøgnini millum skyldur ríkisins úteftir og heimildirnar inneftir, tá ræður um eitt fóroyskt skipaeftirlit undir óskerdum fóroyskum lóggávu- og umsitingarvaldi.

Frammanfyri er nevnt, at nögv tann störsti parturin av lóggávu og øðrum reglum innan økið trygd á sjónum hevur sín uppruna í altjóða sáttmálum og samtyktum, fyrst og fremst undir fyriskipan av IMO. Viðtækurnar fyrir IMO eru ásettar í sáttmála frá 6. mars 1948 (*Convention on the International Maritime Organization*), sum fekk gildi í 1958. Sum høvuðsregla kunnu bert statir gerast limir, men eitt undantak er kortini sambært grein 8, ið er soljóðandi:

Any Territory or group of Territories to which the Convention has been made applicable under Article 72, by the Member having responsibility for its international relations or by the United Nations, may become an Associate Member of the Organization by notification in writing given by such Member or by the United Nations, as the case may be, to the Secretary-General of the United Nations.

Grein 72 litra a og b er soljóðandi:

- (a) Members may make a declaration at any time that their participa-

tion in the Convention includes all or a group or a single one of the Territories for whose international relations they are responsible.

- (b) The Convention does not apply to Territories for whose international relations Members are responsible unless a declaration to that effect has been made on their behalf under the provisions of paragraph (a) of this Article.

Grein 72 litra c og d hava onga týdning í hesum sambandi.

Atlimaskapur (*Associate Membership*) ber stórt sæð somu rættindi og skyldur við sær sum fullur limaskapur sambært grein 9, ið er soljóðandi:

An Associate Member shall have the rights and obligations of a Member under the Convention except that it shall not have the right to vote or be eligible for membership on the Council and subject to this the word „Member“ in the Convention shall be deemed to include Associate Member unless the context otherwise requires.

Viðtøkur IMO's loyva sostatt limaskapi fyrir onnur enn statir við rættindum og skyldum, sum einans eru avmarkaðar viðvíkjandi valrætti og valbæri til stjórnandi ráðið. Tó eigur at verða nevnt, at grein 9 eisini kanni lesast soleiðis, at atlimir ikki hava atkvøðurætt yvirhøvur.

Høvuðstreytin fyrir at Føroyar kunnu fáa limaskap í IMO er, at Danmark sum limaland boðar ST aðalskrivaranum frá, at sáttmálin, ið, sum nú er, er góðkendur av Danmark vegna alt tað danska ríkið, í framtíðini skal vera serstakt galdandi fyrir Føroyar sum atlimur. Hóast tað ikki beinleiðis er nevnt í sáttmálanum, er tað helst eisini neyðugt, at IMO og limir tess góðkenna Føroyar sum lim, men tað er lítið hugsandi, at nakrir trupulleikar skuldu staðist av hesum í einum fóri, har limalandið Danmark skýtur upp og viðmælir limaskap fyrir ein part av ríkinum, ið, sum Føroyar má metast at hava neyðugu sereykennini til at kunna gerast serstakur limur, sí nærrí niðanfyri um Hong Kong og Macau. Her eigur tó at verða nevnt, at tá Hong Kong og Macau gjørdust atlimir, sum teir einastu higartil, tykist tað at vera hent, uttan at neyðugt var við góðkenning av hinum limalondunum. Føroya støða er kortini nakað øðrvísi, av tí at Føroyar fyrir so vítt eru umboðaðar í IMO sum partur av danska ríkinum, meðan bretski og portugisiski limaskapurin ikki fevndi um Hong Kong og Macau frammanundan at tey gjørdist serstakir limir, sbr. grein 72 (b).

Stoða Danmarkar

Hvussu líkindini eru til, at Danmark vil medvirka til feroyskan limaskap í IMO kunnu ymiskar metingar vera um.

Fyri talar fyrst og fremst, at á hendan hátt hevði tann fyrir Danmark óivað trupli spurningurin um ósamsvar millum skyldur úteftir og heimildir inneftir í sambandi við, at Føroyar yvirtaka málsoðið sum sermál, verið loystur. Hetta er helst eisini einasta veruliga loysn, skulu reglurnar í heimastýrslóginum yvirhaldast. Við limaskapi fylgja sambært grein 9 í IMO sáttmálanum allar skyldur (og öll rættindi) hjá vanligum limum, einans við teimum undantokum nevnd eru omanfyri, og Føroyar høvdum tá sum limaland beinleiðis ábyrgd mótvægis IMO av at seta sáttmála- og onnur krøv til trygd á sjónum í gildi sum feroyskan tjóðarrætt og uppihalda krøvunum. Danmark hevði samstundis verið loyst úr skyldum sínum mótvægis IMO av at Føroyar sum partur av ríkinum svaraði sínar skyldur.

Danmark hevur áður viðurkent serstøðu Føroya í uttanríkismálum. Reglurnar í heimastýrslóginum um lutøku Føroya í samráðingum og avtalum við onnur lond um evni, ið hava serligan týdning fyrir Føroyar, hava í mong ár verið praktiseraðar á ein hátt, ið hevur givið feroysku myndugleikunum rúmar ræsur utan smáligar orðatulkingar av viðkomandi greinum í lögini.

Tað er heldur ikki ókent, at Danmark í altjóða viðurskiftum hevur nýtt heiti, ella í minsta lagi viðurkent, at Føroyar hava verið umrøddar við heitum, ið minna um orðaljóðið í grein 72 í IMO sáttmálanum. Í grein 227 í Rómar-sáttmálanum, ið staðfestir virkisøki sáttmálans, ljóðar pkt. 4 soleiðis:

The provisions of this Treaty shall apply to the European territories for whose external relations a Member State is responsible.

Føroyar eru umrøddar á hendan hátt í pkt. 5 (a) í somu grein, ið er soljóðandi:

Notwithstanding the preceding paragraph(s): This Treaty shall not apply to the Faroe Islands.

At tað varð hildið neyðugt at gera serligt undantak fyrir Føroyar frá regluni í grein 227, pkt. 4, kundi bent á, at Føroyar hava verið hildnar at vera fevndar av hugtakinum umveldi, hvørs uttanríkis viðurskifti „*a Member State (í hesum fórinum Danmark) is responsible (for)*“.

Ein onnur tulking er góð hugsandi. Grein 227, stk 5 (a) kann sigast

at vera sett inn sum undantak til grein 227, stk. 1 í Rómarsáttmálanum, har ásett er at „*This Treaty shall apply to ... the Kingdom of Denmark...*“ til staðfesting av, at sáttmálin ikki er galdandi fyrir tann partin av kongsríki Danmarkar, sum eitur Føroyar. Er hendar tulkingin bein merkir undantakið í stk. 5 (a) ikki annað enn, at fyrivari er tikið av Danmark í sambandi við undirskrivingina av sáttmálanum um, at hann ikki fevnir um Føroyar.

Hendan tulkingin samsvarar tó ikki væl við orðaljóðið í váttan (nr. 25), um røking av áhugamálunum hjá handanhavs umveldunum, nevnd í grein 227, stk 3 og 5 litra a og b í Rómarsáttmálanum, ið varð undirskrivað í sambandi við sáttmálagerðina í Maastricht tann 7. februar 1992. Í hesi váttan er beinleiðis víst til Føroyar (sbr. grein 227, stk. 5 litra a) sum eitt av teimum umveldum, hvørs áhugamál viðkomandi límalond skulu røkja, í fórum har ósamsvar er við áhugamál felagsskapsins.

Danmark hevur sostatt í ES høpi góðkent, at Føroyar eru viðurkendar sum eitt umveldi, hvørs uttanríkisviðurskifti Danmark hevur ábyrgd av. Tað skuldi tí ikki volt stórvegis trupulleikar hjá Danmark at viðurkent Føroyar á líknandi hátt í IMO høpi.

Tað hevði eisini verið í góðum samsvari við ta meira framtøknu tulkingina av heimastýrlögini, ið danskir myndugleikar hava verið talsmenn fyrir seinastu árini, um ríkisstjórnin medvirkaði til at fáa eina yvirtøku av málsskinum trygd á sjónum sum sermál at virka til fulnar. Heimastýrið hevur frammanundan yvirtikið uppmáting og skráseting av skipum og manningarviðurskifti. Av týðandi sjóvinnumálggávu eru sostatt, umframt sjólógina, bert lóginar um skipatrygd og trygga skipaferðslu eftir at yvirtaka, og tað eru júst hesar báðar lóginar, ið hetta yvirtökumálið snýr seg um, við tað at tær verða ein partur av nýggju lóginum um trygd á sjónum.

Líknandi framtøkin sjónarmið hava fleiri ferðir verið förd fram av forsætismálaráðnum, serliga tá talan hevur verið um mál, sum voru liður í einari storri heild, eitt nú tá navnalóggávan varð yvirtíkin og eisini í málínnum um yvirtøku av skipaeftirlitinum.

Hinvegin er óivað ymiskt, ið úr donskum sjónarhorni talar ímóti medvirkan til føroyskan limaskap í IMO.

Tað skerst neyvan burtur, at hugtakið „territory for whose international relations“ ein IMO limur hevur ábyrgdina av í uppruna er nærskilt hugtakinum „non-self-governing territory“ í kapitli XI í stovningarsáttmála Sameindu tjóða, ið viðvíkir skyldum ST límalandanna mótvægis umveldum, hvørs fólk ikki høvdu nátt fullum sjálvræði. Danmark hevur ongantíð mótvægis ST viðurkent Føroyar sum eitt tilíkt umveldi, og hugsast kann tí, at danskir myndugleikar nú fara at aftra seg við at nýta heiti um Føroyar, ið kunnu tulkast tann

vegin, og á hendar hátt skapa Føroyum eina altjóða tilveru, ið higartil ikki hevur verið viðurkend frá danskari síðu.

Eini boð sambært grein 72 í IMO sáttmálanum frá donsku stjórnini kundu tó verið soleiðis orðað, at tey greidliga tilskilaðu, at viðurkenning Danmarkar av Føroyum sum serstakt umveldi einans skal hava týdning í IMO høpi og ikki kunnu tulkast sum nøkur broyting av ríkisrættarligu støðu Føroya í øðrum samanhangi.

Hong Kong og Macau

Hong Kong, sum var hjáland hjá Stóra Bretlandi inntil 1997, gjördist atlímur í IMO í 1967. Hetta hendi á tann hátt, at brettska stjórnin boðaði ST aðalskrivaránnum frá, at brettska luttókan í IMO sáttmálanum eisini skuldi fevna um Hong Kong, sum samstundis skuldi gerast „*an Associate Member of the Organisation under Article 9 of the Convention*“. Tað tykist ikki sum hetta voldi trupulleikar á nakran hátt, hvørki hjá felagsskapinum ella limunum.

Í sáttmálanum millum Stóra Bretland og Kina frá 1984 um innliðan Hong Kong's í Kina frá 1. juli 1997 sum serligt umsitingarøki (*Special Administrative Region of the People's Republic of China*) varð m.a. avtalað um uttanríkisviðurskifti, at Hong Kong undir navninum *Hong Kong, China*, skuldi varðveita eina hóskandi støðu í teimum altjóða felagsskapum, sum Kina var limur í.

Í stýriskipanarlögini fyri Hong Kong, ið varð samtykt av kinversku fólkakongressini tann 4. apríl 1990, varð um uttanríkisviðurskifti m.a. ásett, at Hong Kong kundi varðveita og útbyggja viðurskifti síni við onnur lond innan ávis øki, eitt nú sjóvinnu. Limaskapur Hong Kong's í IMO helt fram, nú undir navninum *Hong Kong, China*.

Macau var hjáland hjá Portugal inntil 1999, tá tað varð handað aftur til Kina. Í brævi dagf. 2. februar 1990 boðaði portugisiska stjórnin ST aðalskrivaránnum frá, at avtala var gjörd í 1987 millum Portugal og Kina um, at Kina skuldi taka við yvirvaldinum yvir Macau frá 20. desember 1999 at rokna, og at samsvarandi hesi avtalu skuldi IMO sáttmálin verða galldandi fyri Macau frá 2. februar 1990 og Macau gerast „*an Associate Member of the International Maritime Organisation with effect from the same date*“. Samstundis váttaði kinverska stjórnin, at Macau sum serligt umsitingarøki í Kina, skuldi halda fram sum limur í IMO undir navninum *Macau, China*, við teirri grundgeving at „*it will continue to meet the necessary requirements of an associate member*“.

IMO limaskapurin hjá Macau, ið hevði beinleiðis samband við tilstundandi innliðan Macau's í Kina, tyktist heldur ikki at volda nakrar trupulleikar.

Sama, hvat sagt kann verða um möguleikar Føroya at gerast limur í IMO samanborið við støðuna hjá Hong Kong og Macau, tá tey gjørðust limir, er støðan í dag tann, at Føroyar mugu metast at hava storri sjálvræði í danska ríkinum enn Hong Kong og Macau í kinverska. Heilt stutt kunnu nøkur dømi verða nevnd úr stýrskipanini fyrir Hong Kong, ið er einvíst samtykt sum lög í kinversku fólkakongressini. Í innganginum verður sligið fast, at Hong Kong hevir verið partur av kinverskum landaøki í óminniligar tiðir, og at Kina nú tekur fulla ræðið á økinum aftur og staðfestir tjóðskaparligu eindina og landsins heild. Grein 1 staðfestir at Hong Kong er ein „...inalienable part of the People's Republic of China“. Staðfest verður ferð eftir ferð, at umsitingarliga serskipan Hong Kong's byggir á umboð (*delegation*). Kapitaliska samfelagsskipanin verður tryggjað í 50 ár. Hægsti embætismaðurin, ið samstundis er stjórnarleiðari, verður saman við hinum ovastu embætismonnunum, útnevndur av stjórnini í Kina.

Stjórnarskipanin fyrir Macau, ið varð samtykt av kinversku fólkakongressuni tann 31. mars 1993, er í øllum avgerandi viðurskiftum lík teirri, ið galdandi er fyrir Hong Kong.

Sum nevnt omanfyri váttáði Kina í 1990, at Macau framhaldandi fór at lúka neyðug krøv til atlimaskap í IMO. Verður her sipað til stjórnmalaligu støðuna hjá Macau sum umsitingarlig eind í Kina, er lítið at ivast í, at Føroyar standamát við bæði Hong Kong og Macau, og væl tað.

Samanumtikið kann sigast, at støðan hjá Hong Kong og Macau sum framhaldandi atlimir í IMO eftir samanrenningina við Kina er eitt fordømi, ið eigur at koma Føroyum til góðar. Danmark hevði enntá eisini kunnað víst á, at tá hesi bæði økini framhaldandi kunnu vera limir eftir at tey eru vorðin innlimað í Kina, mugu Føroyar kunna gerast limir, uttan at tað er neyðugt vísa til Føroyar sum serligt umveldi.

Fyrising og kostnaður

Um fyrisingina verður sagt í brævinum frá lögmanni, dagfest 30. oktober 1998, at nevndin skal gera tilmæli um „fyrisingina av Skipaeftirlitnum, ið verður lögð saman við verandi Sjóvinnufyrising sum deild í Fiskimálastýrinum“ og at „nevndin eigur at leggja dent á, at føroysk lóggáva og umsiting verður so einkul sum mogu-ligt, herundir at seta fram uppskot um regluverk og tvørgangandi samskipan í regluverkinum“.

Skipan av fyrisingini

Suní setningurin er orðaður er uppgávan reiðiliga greið, tá ræður um skipan av fyrisingini. Hon skal samskipast við verandi sjóvinnufyrising sum deild í Fiskimálastýrinum. Nevndin hevur umhugsað, um hetta er besta loysnin, havandi í huga at ein komandi føroysk umsiting av trygd á sjónum á mangan hátt kann koma í andsøgn við tey sjó- og fiskivinnuáhugamál, ið annars verða røkt av stovnunum undir Fiskimálastýrinum.

Hinvegin fer fyrisingin av málsókinum trygd á sjónum eisini at hava uppgávur at rökja, ið fara at krevja samstarv við hinar deildirnar í Fiskimálastýrinum og umboð fyrir sjóvinnuna, og talar hetta fyri, at fyrisingin verður lögð saman við Sjóvinnufyrisingini, sum skotið upp av lögmanni. Um hetta skal vera sum ein deild í Fiskimálastýrinum er meira ivingarsamt, tá hugsað verður um tær serligu eftirlitsuppgávur, ið fyrisingin hevur at rökja. Nevndin mælir til at komandi Sjóvinnufyrising, ið fer at fevna um verandi fyrising og nýggju fyrisingina av málsókinum trygd á sjónum, verður skipað sum sjálvstøðug fyrising undir landsstýrismanninum í sjóvinnumálum, hvørs skyldur og heimildir verða ásettar í serstakari reglu-gerð.

Nevndin metir, at nógvar og góðar grundir eru fyri, at komandi Sjóvinnufyrising verður skipað sum sjálvstøðug fyrisingarlig eind undir landsstýrismanninum.

Tað er ein krevjandi uppgáva at umsita so stór og týdningarmikil málsøki sum trygd á sjónum og verju fyri havdálking frá skipum. Regluverkið á báðum økjum verður í stóran mun ásett í altjóða sáttmálum, ið áleggja limalondunum víttfevnandi skyldur. Regluverkið og umsitingin av tí mugu til hvørja tíð líka altjóða krøvini,

skal føroyesk sjóvinna ikki koma í ringt orð við harav fylgjandi fíggjarligum og øðrum avleiðingum.

Tryggar og liviligar arbeiðsumstøður umborð á skipum verða ikki skaptar, utan at krøv verða sett. Tilík krøv kosta sum oftast pening, meira ella minni, og fyrsti spurningurin verður tí hvør skal gjalda. At tað er bæði skylda og rættur Sjóvinnufyrisitingarinnar at handhevja tey krøvini, ið altjóða sáttmálar og lóggávan seta, merkir ikki, at tað neyðturviliga er tað almenna, ið skal gjalda. Rokningin verður sum oftast send reiðaranum, ið sum frá líður kann skúgva ein part av útreiðslunum yvir á manningina, so hvørt sum sáttmálarnir loyva tí. Meðan útreiðslurnar av nýggjum trygdarkrøvum sum oftast vísa seg beinanvegin, gongur vanliga longri tið áðrenn manning og reiðari síggja fyrimunirnar, og í hesum tíðarskeiði verður tað Sjóvinnufyrisitingin, ið stendur fyri skotum.

At hava eftirlit við galddandi reglunum og krevja, at tær verða hildnar, kann eftir umstøðunum vera enn kravmiklari fyrir tann, ið hevur ábyrgdina. Tað skuldi verið nóg mikið at mint á fleiri dømi seinastu árini um strandfaraskip, ið vóru løgd orsakað av at tey ikki luku galddandi trygdarkrøv.

Hóast umsitingin hjá Sjóvinnufyrisitingini av málsøkinum neyðturviliga má vera undir politisku ábyrgd landsstýrismansins, er tað ikki ráðiligt, at fyrisitingin í dagliga starvinum kann verða fyri uppílegging av politiskum grundum.

Fyrisitingarligar uppgávur

Uppskotið til lög um trygd á sjónum er orðað sum ein rammulög, har høvuðskrøvini eru ásett, meðan landsstýrismaðurin fær heimildir til at áseta gjøllari reglur um, hvussu krøv lógarinnar skulu setast í verk. Roknað verður við at landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum, ið er hægsti fyrisitingarligi myndugleiki sambært lögini, leggur sínar heimildir til Sjóvinnufyrisitingina at fyrisita, sum heimilað í § 2 í lögini.

Hesar heimildir finnast fyrst og fremst í kapittul 2 í lögini, sum ásetir yvirskipaðu krøvini til skipasmíð og útgerð v.m., meðan tey gjøllari krøvini verða ásett av Sjóvinnufyrisitingini við heimild í lögini. Hesin parturin av fyrisitingini fevnir í høvuðsheitum um fylgjandi uppgávur:

- Lógarfyrireiking og -smíð: lög um trygd á sjónum, manningarlög, sjómannaharlög, mynstringarlög, lög um skipaskráseting og lög um altjóða skipaskráseting.
- Áseting av nærrí reglum við heimild í lög um trygd á sjónum,

- ið verða kunngjørðar í Fráboðanum frá Sjóvinnufyrisingini, í staðin fyrir sum nú í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*.
- Gerð av kunngerðum v.m., ið neyðugar eru til upphalding og dagföring av aðrar lóggávu undir Sjóvinnufyrisingini.
- Umsiting av samskiftinum við IMO og aðrar avvarðandi altjóða felagsskapir og stovnar. Sama hvussu viðurskifti Føroya við IMO v.m. verða skipað, er neyðugt at fylgja við í tí, sum hendir í altjóða samstarvi, av tí at flestu reglur á økinum hava sín uppruna í altjóða sáttmálum.

Kapittul 3 í lögini er um skipasýn, hvors høvuðsuppgávur verða hesar:

- Umsiting og útning av lóggávuni nevnd omanfyri, undir hesum útskriving av sjóvinnubrøvum (STCW – sertifikatum) og neyðugt samstarv við sjóvinnuskúlarnar í hesum sambandi.
- Sýn av skipum, undir hesum kanningar av vanlukkum á sjónum v.m.

Lítil ella stór fyrising

Tað verða altíð ójavnar metingar um, hvort ein fyrising er (ov) stór ella lítil, men helst er ikki torfört at semjast um, at eingin fyrising eיגur at vera storri enn neyðugt er at loysa tær uppgávur, hon hevur at umsita. Hyggja vit at uppgávunum, ið komandi Sjóvinnufyrisingin fær at umsita, eru tær reiðiliga umfatandi. Her fer at krevjast eitt regluligt og áhaldandi arbeidi við dagföring av lógarverkinum samsvarandi broyttum krøvum. Fylgjast má eisini við í, hvat hendir í IMO og øðrum viðkomandi altjóða stovnum, eins og uppgávurnar í sambandi við sýnsarbeidið fara at krevja sítt.

Regluverkið

Sum er fáa vit tað rúgvismikla regluverkið ókeypis, ið Søfartsstyrelsen ger og leypandi dagförir. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen er danska útgávan av teimum altjóða krøvum, ið danska stjórnin hevur skyldu at upphalda, tá ræður um donsk og føroysk skip. Verður økið yvirtikið sum sermál við teimum rættindum og skyldum, hetta ber í sær, verður skyldan at gera og upphalda tilsvarandi reglur fyri føroyska skipaflotan í framtíðini okkara.

Tann, ið er kunnugur við Meddelelser fra Søfartsstyrelsen, hevur ikki torfört við at ímynda sær, hvussu stórt arbeidi liggar í at skipa og dagföra eitt tilíkt regluverk, ið er ein sáttmálabundin skylda hjá teimum statum, ið hava staðfest galldandi altjóða sáttmálar á økinum.

Hetta er í royndum so gott sum øll lond, ið hava eina sjóvinnu av týdningi.

Hyggja vit at Íslandi, er støðan tann sama. Siglingarstovnurin gevur út reglugerðabók, har gallandi altjóða sáttmálar, lóggáva og reglugerðir verða kunngjörd og dagförd eftir tørvi. Sáttmálarnir verða prentaðir á enskum og íslendskum. Tá Torremolinos sáttmálin var samtyktur av altinginum og kunngjördur í januar í ár í Stjórnartíðindunum, ið svarar til Føroya Kunngerðasavn, var tað sjávandi á íslendskum.

Hóast feroyska Sjóvinnufyrisingin fær somu skyldur sum fyrisitingarnar í øðrum londum, tá ræður um reglusmíð, er ikki harvið sagt, at neyðugt verður at gera alt arbeidið av nýggjum. Sum fleiri ferðir nevnt byggja flestu reglurnar á altjóðarætt og eru tí reiðiliga líkar frá landi til lands. Tað skuldi tí borið væl til at gjört avtalur við eitt nú Danmark og/ella Ísland um at brúka teirra reglur sum grundarlag undir feroyska regluverkinum. Hetta hevði eisini lætt munandi um tað neyðuga dagföringararbeiðið. Sum frá líður eיגur regluverkið at koma út í feroyskari útgávu. Hvussu skjótt hetta verður gjort, veldst um hvør peningur verður játtáður. Verður ein hóskandi árlig upphædd játtáð, kann grundleggjandi umsetningararbeiðið vera gjort eftir fáum árum, meðan neyðuga tillagingin til feroysk viðurskifti verður gjord sum tørvur er á.

Tað hevði helst verið skilagott at fingeðið avtalur í lag við bæði donsku og íslendsku sjóvinnufyrisingarnar.

Við tað at farma- og ferðamannaskip eru nógv tann týdningarmesti parturin av danska skipaflotanum og fiskiskip bert ein heilt lítil partur, er danska eftirlitsskipanin fyrí fiskiskip minni útbygd enn fyrí hini skipaslögini. Í Íslandi er støðan júst tann øvugta, svarandi til størra týdningin av fiskiskipum.

Soleiðis sum feroyski skipaflotin er samansettur, hevði fyrimunur verið av at brúkt íslendsku skipanina fyrí fiskiskip, ið er sera væl útbygd og nútímans, ikki minst tá ræður um smærri skip. Hinvegin er danska regluverkið fyrí onnur skipaslög betri útbygt enn tað íslendska og sostatt betri hóskandi sum grundarlag undir einum feroyskum regluverki fyrí onnur skip enn fiskiskip.

Íslendska trygdarskipanin fyrí smærri útróðrabátar er serliga áhugaverd, tá hugsað verður um, at lítið og einki eftirlit er við hesum bátum í dag. Varð hendan skipanin sett í verk í Føroyum við möguligum tillagingum, hevði borið til at gjört tað líðandi. Byrjað kundi verið við einari egin eftirlitsskipan, har eigarín sendir inn oyðublað til Sjóvinnufyrisingina við upplýsingum um trygdarstøðuna. Eftirlitið kundi verið skipað í samstarvi við Fiskiveiðieftir-

litið, tá stovnurin sum nú er hevur eftirlit við opnum bátum sambært lóginum um bjarginarútgerð á opnum bátum.

Privatisering av sýnsarbeiði

Meðan gerð og viðlíkahald av regluverkinum altíð verður ein almenn uppgáva, hevur gongdin í flestu londum verið, at ein stöðugt störri partur av sýnsarbeiðinum er latin upp í hendurnar á privatvirkjum, fyrst og fremst teimum klassafelögum, ið eru góðkend av myndugleikunum til at taka sær av hesum uppgávunum. Ábyrgdin verður tó altíð hjá myndugleikunum, eisini fyrir tí partinum av sýns- og øðrum eftirlitsarbeiði, ið möguliga verður privatiseraður.

Fyrimunirnir fyrir tað almenna eru fyrst og fremst, at arbeiðsbyrðan hjá Sjóvinnufyrisingini verður minni, og umsitingin og almenna játtanin kunnu skerjast samsvarandi. Hinvegin skulu klassafelögini hava gjald fyrir sítt arbeiði, men av tí at tey flestu störri skipini eru í klassa, verður meirarbeiðið ikki tilsvarandi störri og dýrari, av at klassin eisini tekur sær av almennu sýnsuppgávunum umborð á skipum, sum eru í klassa.

Í lóginum er heimild til at landsstýrismaðurin við nærrí ásettum treytum kann loeggilda klassafelög og aðrar fyritökur til at sýna skip vegna Sjóvinnufyrisingina og við ábyrgd mótvægis fyrisingini.

Meting nevndarinnar av starvsfólkatörfi og kostnaði í Sjóvinnufyrisingini byggir á ta fortreyt, at öll ferðamannaskip við undantaki av teimum, minni enn 20 tons (P-skip), öll farmaskip og fiskiskip 45 metrar og longri verða sýnað fult út av klassa.

Starvsfólkatørvur og kostnaðarmeting

Sýnsarbeiði:	Tímar/ár
13 ferðamannaskip > 20 BRT í innanlandssigling:	0
1 ferðamannaskip > 20 BRT í utanlandssigling:	0
11 P-skip, 40 tímar/skip/ár:	440
12 farmaskip > 500 BRT:	0
7 farmaskip <500 og >20 BRT:	0
24 fiskiskip >500 BRT og >45 m:	0
10 fiskiskip >500 BRT og <45 m. á 18 tímar:	180
150 fiskiskip >20BRT á 12 tímar, 2 sýn pr. 5 ár:	750
60 fiskiskip <20 og >5 BRT, á 4 tímar (eitt sýn annaðhvort ár):	120
500 (mett) fiskiskip/útróðarbátar, Inngonguskipan:	500
4 ófráboðað sýn af ferðafólkaskipum, um árið, 25 tímar/skip:	100
10 ófráboðað sýn av fiski- og farmaskipum í klassa, á 25 tímar:	250
Eftir fimm árum hevur myndugleikin verið umborð á öllum skipunum.	
Ófráboðað sýn av skipum ikki í klassa, tó ikki smáskipum, 50 skip á 10 tímar:	500
Eftir fimm árum hevur myndugleikin verið umborð á öllum skipunum.	
Eftirlit við klassanum.	
5 skip um árið á 25 tímar:	125
2 nýggj skip < 24m og >15 m. um árið á 300 tímar:	600
5 innflutt skip á 150 tímar um árið:	750
Skip < 15 metrar:	
5 nýbygningar um árið á 16 tímar	80
5 innflut skip um árið á 16 tímar	80
Sýn av útlendskum skipum:	100
Ferðatið í samband við sýn:	1.500 tímar
Tilsamans (avrundað):	6.000 tímar

Mettar rakstrarútreiðslur:

Sjóvinnustjórin
 Altjóða samskifti, 1 fólk
 Lógarsmið, viðlíkahald av reglum,
 fyrireiking av sýni o.a., 3 fólk

Kanningar av vanlukkum, 1 fólk
 Viðm.: Tá verður roknað við, at
 serlig kanningarnevnd
 verður sett at kanna stórra
 vanlukkur við játtan á fíggjarlögini

Tilsamans	2.300.000
-----------	-----------

Sýnsarbeiði, 4 fólk:

Skrivstova, 4 fólk:

Tilsamans	2.300.000
<u>Samlaðar lónnarútreiðslur:</u>	<u>4.600.000</u>

Leiga 300m ² á 800:	250.000
Skrivstovuhald, ferðaútreiðslur	
og keyp av útbúnað	2.150.000
Skeiðvirksemi, keyp av vörum	
og tænastum, samstarvsráð v.m.	3.000.000
<u>Tilsamans</u>	<u>5.400.000</u>

Íalt	10.000.000
-------------	-------------------

Verða málsökini vitar, farvatnsuppmerking og
 veðurtænasta yvirtíkin, koma hesar útreiðslur afturat:

Vitar og merking:	5.800.000
<u>Veðurtænasta (DMI):</u>	<u>2.200.000</u>
<u>Tilsamans</u>	<u>8.000.000</u>

Íalt	kr 18.000.000
-------------	----------------------

Tilmæli

Við tí endamáli at fremja samtyktirnar um yvirtøku av skipa-eftirlitum sum sermál og seta neyðuga lóggávu í verk í hesum sambandi, mælir nevndin til:

- Samráðingar verða tิกnar upp við donsku stjórnina um yvirtækuna og möguligar treytir, soleiðis sum roknað varð við í 1988 og 1998. Undir hesum samráðingum kann landsstýrið vísa til frágreiðingina og lógaruppskotið sum prógv um ætlanir landsstýrisins fyrí feroyskari lóggávu og umsiting av økinum eftir yvirtökuna.
- Greiða eigur at verða fingin á, um landsstýrið ynskir at yvirtaka málsøkini vitaverk, veðurtænastu og farvatnsuppmerking, ella um stjórnin krevur at tey verða yvirtikin saman við skipa-eftirlitum.
- Spurningurin um feroyska umboðan í IMO eigur at verða loystur í sambandi við yvirtökuna.
- Eftir loknar samráðingar verður lógaruppskotið endurskoðað um neyðugt og lagt fyrí lögtingið, eftir at tað hevur verið sent til hoyringar hjá viðkomandi myndugleikum, felagsskapum og vinnuumboðum.
- Málsøkið verður umsitið av Sjóvinnufyrisingini, ið verður skipað sum sjálvstøðug fyrising undir landsstýrismanninum í sjóvinnumálum.
- Avtalur verða gjørdar við donsku og íslendsku fyrisingarnar um skipan og viðlíkahald av regluverkinum.

Lóg um trygd á sjónum

Kapittul 1	– Lógarøki og fyrisiting.	(§§ 1 – 5)
Kapittul 2	– Skipasmíð og útgerð v.m.	(§§ 6 – 15)
Kapittul 3	– Skipasýn.	(§§ 16 – 21)
Kapittul 4	– Klassin v.m.	(§§ 22 – 23)
Kapittul 5	– Um ábyrgd.	(§§ 24 – 29)
Kapittul 6	– Fyriskipanir viðvíkjandi sigling.	(§§ 30 – 32)
Kapittul 7	– Siglingar- og havnabann.	(§§ 33 – 40)
Kapittul 8	– Siglingarráðið.	(§§ 41 – 43)
Kapittul 9	– Samstarvsráðið.	(§§ 44 – 47)
Kapittul 10	– Gjøld.	(§§ 48 – 49)
Kapittul 11	– Revsing.	(§§ 50 – 56)
Kapittul 12	– Gildiskoma.	(§§ 57 – 58)

Kapittul 1 *Lógarøki og fyrisiting*

§ 1. Lógin er gallandi fyrir øll føroysk skip.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum kann við kunngerð seta lóginna ella partar av henni, eins og kunngerðir og aðrar fyriskipanir við heimild í lóginu í gildi fyrir fremmand skip á føroyskum sjó-, fiski-, búskapar- og landgrunsøki.

§ 2. Landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum er hægsti fyrisitingarligi myndugleiki sambært hesi lög, jbr. tó § 42, stk. 1.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann leggja tær heimildir, hann hefur sambært lóginni, til Sjóvinnufyrisitingina at fyrisita. Reglur, sum Sjóvinnufyrisitingin ásetir sambært hesum heimildum, verða kunnugjördar í *Fráboðanum frá Sjóvinnufyrisitingini*.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin kann í ser-

stökum fórum leggja sínar heimildir sambært lóginni til aðrar almennar myndugleikar enn Sjóvinnufyrisitingina at fyrisita.

Stk. 4. Sjóvinnufyrisitingin umsitrur lóginna og hefur umsjón við, at lógin eins og reglur, boð og forboð givin sambært lóginni verða hildin, jbr. tó stk. 3.

Stk. 5. Landsstýrismaðurin kann eftir avtalu við avvarðandi landsstýrismann áseta reglur um, at Sjóvinnufyrisitingin skal samstarva við aðrar almennar myndugleikar.

§ 3. Í teimum fórum, har landsstýrismaðurin nýtir heimildir sínar sambært § 2, stk. 2, 3 og 5 skal hann áseta kæruleglur.

§ 4. Sjóvinnufyrisitingin hefur heimild at krevja, at viðurskifti, ið eru í strið við lóginna, fyriskipanir ella avgerðir sambært

lóginu skulu fáast í rættlag beinanvegin ella eftir nærri ásettari freist.

§ 5. Á hvørjum ári gevur landsstýrismaðurin lögtinginum frágreiðing um stöðuna viðvíkjandi trygd á sjónum og ætlanir sínar á ökinum. Saman við frágreiðingini letur hann lögtinginum fullfiggað yvirlit yvir tær reglur, ið settar eru í gildi síðan seinastu frágreiðing.

Kapittul 2

Skipasmíð, útgerð og rakstur v.m.

§ 6. Eitt og hvört skip skal vera smíðað, útgjört og rikið á tilíkan hátt, at mannalív á sjónum eru tryggjað á bestan hátt, og við atliti at tí brúki, skipið til hvørja tið er ætlað. Størst mögulig fyrilit skulu havast fyrir verju móti havdálking.

Stk. 2. Skipið skal vera útgjört við siglingartólum, maskin-, samskiftis-, eldtryggingar- og slökkingarátbúnað, bjargingarútgerð og heilivági, sum neyðugt er at tryggja tey, sum umborð eru, skipið og farmin sum best, eins væl og skipaferðsluna annars.

Stk. 3. Arbeiðsóki og tilhaldsrúm umborð skulu vera innrættað við fyriliti fyrir trygd, heilsu og trivnað teirra, ið umborð eru.

Stk. 4. Skipið skal vera smíðað og hava útgerð til fyribyrging fyrir havdálking.

§ 7. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um skipasmíð, útgerð, kjólfesti, farma-merki og dýpdarmerki.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um trygdar-, bruna- og bjargingarskipanir umborð, um heilsuviðurskifti og reinföri, um fyribyrging fyrir havdálking, um útbúgving teirra, ið hava ábyrgd av sjúkraviðgerðini, og um kanningar av heilsuumhvørvi.

§ 8. Til vernd teirra, ið arbeiða umborð, og sum ikki koma undir lög um arbeiðsumhvørvi, kann landsstýrismaðurin áseta reglur um arbeiðsumhvørvi umborð, undir hesum um hjálpitól og tilfar, ið nýtt verða í arbeiði umborð, um innrætting, merking, brúk og viðlíkahald av hesum tólum og tilfari, um trygdararbeiði og um skyldur arbeiðsgevarans í sambandi við trygdar- og heilsuviðurskifti.

§ 9. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um hvørjar lógin, kunngerðir, fyriskipanir, hvørji loyvisbrøv og hvørjar skipsbøkur, undir hesum dagbøkur, sjókort, v.m. og tilbúgvingarætlanir í sambandi við fyribyrging fyrir dálking frá skipum, eins og hvørjar löggsildar sýnsbøkur, reglur um nýtslu av teimum, og hvørji uppslög skulu vera umborð.

§ 10. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um framleiðslu, marknaðarföring og sölum av stuttleikaförum, skipaútgerð, persónligum verndarútbúnað og øðrum lutum, ið brúktir verða umborð á skipum, undir hesum um skyldur teirra, ið marknaðarföra nevndu fór ella lutir at taka neyðug ráð til verju móti vanda fyrir trygd, heilsu ella umhvørvi, ið kann standast av tilætlaða brúkinum av farinum ella lutinum.

Stk. 2. Lýkur far ella lutur ikki krøv sett sambært stk. 1 til trygd, heilsu ella umhvørvi, kann Sjóvinnufyrisingin steðga söluni og krevja, at seld fór og lutir verða tíkin aftur, og geva neyðug boð og forboð í hesum sambandi.

§ 11. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um skyldur avskiparans í sambandi við vøruflutning á sjónum, um bjálving, merking, innskiping, flutning og um uppskiping av vandamiklari vøru ella øðrum farmi, undir hesum livandi dýrum, ið

krevur serlig tiltök at tryggja skip og mannalív ella fyribyrging fyrir havdálking.

§ 12. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um ferðasníkar og viðferð teirra umborð.

§ 13. Landsstýrismaðurin ásetir reglur um kanning av vanlukkum á sjónum, sum viðvíkja føroyskum skipum, og øðrum vanlukkum á sjónum við tilknýti til Føroyar, til tess at staðfesta vanlukkuorsókina og til fyribyrgjan av vanlukkum.

§ 14. Tá ræður um at seta altjóða reglur ella tilmæli í gildi, kann landsstýrismaðurin, útum tað sum ásett er frammanfyri í §§ 6 til 12, áseta reglur um skipasmíð, útgerð, rakstur, og fyribyrging fyrir havdálking. Tílikar reglur kunnu eisini setast í gildi fyri skip, ið ikki eru fevnd av altjóða reglum.

§ 15. Skip, hvors kjølur er strektur, ella sum er á samsvarandi byggistigi, tá reglur, givnar sambært §§ 6 til 12 og § 14 koma í gildi, kann verða undantikið heilt ella partvist. Neyðug fyrivarni skulu tó havast fyri verju fyri havdálking, trygd og heilsu eins og skipaslagi og brúk av skipinum.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann áseta lagaligari reglur fyri skip, minni enn 20 BRT ella styttri enn 15 metrar ella varðveitingarverð skip.

Kapittul 3 Skipasýn

§ 16. Skip verða sýnað av Sjóvinnufyrisingini ella teimum, sum landsstýrismaðurin heimilar til tess.

§ 17. Sjóvinnufyrisingin góðkennir brúk av skipum, undir hesum siglingarøki og ferðamannatal v.m., og veitir neyðug

loyvisbrøv og onnur próvkjøl í hesum sambandi.

§ 18. Sjóvinnufyrisingin, ella tann sum er heimilaður eftir § 16, ger hesi sýn:

- Fyrsta sýn í sambandi við at nýbygt, munandi umbygt ella innflutt skip verður tikið í brúk,
- regluligt sýn við tíðarvissum millumbilum eftir nærrí ásetingum, og
- eykasýn, sum umstøður krevja.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin ásetir nærrí reglur um sýn av skipum og skyldur reiðarans og skiparans í hesum sambandi. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um, at ávíð skip ikki skulu sýnast.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin kann somuleiðis áseta reglur um eftirlit við útgerð v.m., nevnd í §§ 6, 7, stk. 2 og §§ 8 – 10.

§ 19. Starvsfólk hjá Sjóvinnufyrisingini og onnur, sum eru heimilað at sýna skip, hava í arbeidi sínum rætt til uttan rættarúrskurð at fara umborð á öll skip móti at vísa gildugt lögmaðisprógv.

Stk. 2. Lögmaðisprógv skal vílast hvørja ferð farið verður umborð at sýna skip, um hetta verður kravt.

Stk. 3. Reiðari, skipari og maskinstjóri ella tey, ið virka teirra vegna, hava skyldu at veita starvsfólkinum hjá Sjóvinnufyrisingini og øðrum heimilaðum neyðuga hjálp og geva allar upplýsingar.

Stk. 4. Síggjast skal til, at skipið ikki verður tarnað óneyðugt og at arbeidið umborð ikki verður órógvað meira enn neyðugt er.

§ 20. Stjórin fyrir Sjóvinnufyrisingini, skipasýnsfólk og annað starvsfólk hjá fyri-sitingini hava ikki loyvi at taka lut í nøkrum reiðarvirksemi ella virksemi, ið hevur við skipabygging, skipaumvæling ella sölù av skipaútgerð v.m. at gera ella vera limir í stjórn ella nevnd í felögum, ið fáast við tilíkt virksemi, ella hava virknan leiklut í

yrkisfelögum innan sjóvinnuna. Eiheldur er loyvt teimum at átaka sær lónað starv fyrir tilíkt virksemi.

Stk. 2. Í aðrar mátar er kapittul 2 í fyrisingarlógini galldandi

§ 21. Løgregla, tollarar, arbeiðseftirlit og havnamyndugleikar skulu utan óneyðugt drál boða Sjóvinnufyrisingini frá, verða tey varug við umstöður, sum eru í strið við lögina ella reglur ásettars við heimild í lögini.

Stk. 2. Læknar skulu upplýsa Sjóvinnufyrisingini um staðfestast kann ella illgruni er um, at ein persónur hefur verið fyrir heilsuskaðiligari ávirkan í arbeiði umborð.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin ásetir reglur um skyldu at boða frá arbeiðsvanlukkum, eitran, arbeiðssjúkum og øðrum viðurskiftum av týdningi fyrir trygd og heilsu.

Kapittul 4 Klassin v.m.

§ 22. Landsstýrismaðurin kann við nærrí ásettum treytum løggilda klassafelög, aðrar fyrítokur ella einstaklingar til at sýna skip vegna Sjóvinnufyrisingina og við ábyrgd móttvegis fyrisingini. Løggilding kann eisini fevna um útrokningar, kanningar og uppmátingar av skipum og útskriving av loyvisbrøvum.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann við nærrí ásettum treytum løggilda fyrítokur ella einstaklingar til við ábyrgd móttvegis Sjóvinnufyrisingini, at gera arbeiði, ið krevja góðkenning og at gera kanningar og royndir við skipum, útgerð og øðrum, ið krevja góðkenning.

Stk. 3. Sjóvinnufyrisingin hefur ikki skyldu til sjálv at gera arbeiði, sum er fevnt av løggilding sambært stk. 1 ella 2 omanfyri.

Stk. 4. Er løggilding veitt sambært stk. 1 ella 2, kann Sjóvinnufyrisingin gera

avtalu um avmarkingar av ábyrgdini hjá tí løggilda fyrir skaðar, ið henda av einföldum ósketni í sambandi við arbeiði, sum løggildingin fevnir um.

§ 23. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um at nýbygd og innflutt skip, 24 metrar til longdar ella longri, og øll skip 45 metrar til longdar ella longri skulu vera í góðkendum klassafelagi.

Kapittul 5 Um ábyrgd

§ 24. Reiðarin skal síggja til, at brek við skipi ella útgerð av týdningi fyrir trygd, arbeiðsumhvørvi ella dálking, sum hann er vorðin kunnugur við, verða umvæld utan drál.

Stk. 2. Reiðarin skal syrgja fyrir, at skipið verður sýnað sambært galldandi reglum og hefur gildug loyvisbrøv.

Stk. 3. Reiðarin skal tryggja skiparannum umstöður at lúka tær skyldur, ið hvíla á honum.

§ 25. Skiparin skal síggja til, at skipið er í góðum standi til trygdar- og heilsu-umstöður, og at arbeiðið umborð verður forsvarliga lagt til rættis.

Stk. 2. Skiparin skal síggja til, at allar innrættingar fyriskrivaðar til fyribyrging fyrir havdálking, eru í góðum standi og kunnu nýtast til endamálið.

§ 26. Tann, ið stendur fyrir arbeiðinum umborð, skal síggja til, at manningin er neyðturviliga vard móti vanlukkum og heilsuskaða, og skal við leiðbeining og eftirliti tryggja, at arbeiðið verður gjört á tryggan hátt við atliti til vanlukku- og heilsuvandan.

§ 27. Manningin skal gera sítt til, at tey ráð, ið tики eru at tryggja móti vanlukkum ella skaða, virka eftir ætlan.

§ 28. Tað liggur á øllum, ið umborð eru, at virða tey trygdarráð, ið tики verða til tess at tryggja, at skipið er sjódygt og at mannalív á sjónum eru tryggjað á bestan hátt.

§ 29. Landsstýrismaðurin ásetir við atliti at trygd á sjónum nærrí reglur um ábyrgdarøki hjá skipsvirmonnum og øðrum, sum hava fyristøðustarv umborð.

Kapittul 6

Fyriskipanir viðvikjandi sigling

§ 30. Skiparin skal hava umsorgan fyri, at sight verður samsvarandi góðum sjómanskapi og skal kunna seg um tey forboð og tær forskriftir, ið galda fyri sigling á teimum leiðum, sight verður, og har lagt verður at landi.

Stk. 2. Einhvør skipari skal sýna neyðugt fyrilit fyri øðrum siglandi og skal veita neyðstøddum á sjónum hjálp, gerst hetta uttan at koma egnum skipi ella teimum, ið umborð eru, í álvarsligan vanda, ella loyva ikki aðrar umstøður undantaki.

§ 31. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur, gera ráð fyri og geva almenn og ítökilig boð ella forboð til tess at tryggja fría skipaferðslu, fyribryrgja óskili og vanda á sjónum, undir hesum um siglingarreglur, brúk av loðsi, trygging av sjókaðalum og undirsjóarrørleiðingum, vaktarhald á skipum og bjarging.

§ 32. Landsstýrismaðurin setir neyðug tiltøk í verk í sambandi við lutøku Føroya í altjóða veður- og ístænastu til trygd fyri siglingina.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin setir neyðug tiltøk í verk í sambandi við lutøku Føroya í altjóða skipanum viðvikjandi siglingarleiðum, -fráboðanum og -tænastum.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin stovnar

neyðugar siglingar- og avmerkingarskip-anir og heldur tær viðlíka.

Kapittul 7

Siglingar- og havnabann

§ 33. Sjóvinnufyrisitingin kann seta skipi siglingarbann, er tað fongt við brekum, ella eru aðrar umstøður, ið kunnu seta lív ella heilsu hjá teimum, ið eru umborð, í vanda. Sama er galldandi, um vandi kann vera fyri havdálking, eins væl og fyri skipaferðsluni annars, sleppur skipið at sigla.

Stk. 2. Sjóvinnufyrisitingin kann somuleiðis seta skipi siglingarbann, hevur tað ikki øll kravd loyvisbrøv, ella leggja reiðarin, skiparin ella annar í teirra stað Sjóvinnufyrisitingini forðingar fyri útinnan av skyldum fyrisitingarinnar.

§ 34. Verður skip lagt, skulu skiparin ella reiðarin uttan drál hava boð um avgerðina við grundgevingum og upplýsingum um treytir fyri leysgeving.

Stk. 2. Leysgeving kann vera treytað av, at tann myndugleiki, ið hevur útskrivað loyvisbrøvini, våttar at skipið kann varðveita loyvisbrøvini.

Stk. 3. Sjóvinnufyrisitingin kann forða skipi, ið hevur fangið siglingarbann, at sigla.

§ 35. Hevur skip fangið siglingarbann sambært § 33, kann Sjóvinnufyrisitingin banna tí at koma í føroyska havn, um

- skipið fer avstað ella heldur fram at sigla, hóast siglingarbann er sett,
- skipið ikki fer til avrátt umvælingarstað at umvæla tey brek, ið grundau siglingarbannið, ella
- siglingarbann er sett skipinum einans orsakað av tørvandi ISM-loyvisbrøvum og siglingarbannið verður avtikið uttan at skipið hevur fangið neyðug ISM-loyvi.

§ 36. Eftir áheitan frá øðrum landi kann Sjóvinnufyrisitingin banna skipi at leggja inn í føroyska havn, hevur skipið ikki kravd ISM-loyvisbrøv, ella hevur tað brotið reglurnar um siglingarbann í viðkomandi landi.

Stk. 2. Hevur Sjóvinnufyrisitingin bannað skipi at leggja inn í føroyska havn, kann loyvi kortini verða givið tí at koma í ávísa havn, um tað hevur vanda fyri mammalívi ella havdálking við sær, heldur skipið fram at sigla. Sama er gallandi um avgerandi trygdartiltök krevja tað.

Stk. 3. Bann at leggja inn í havn verður tikið av, tá tey viðurskifti, ið førdu til bannið eru rættað, jbr. tó § 48, stk. 4.

§ 37. Einans tey starvsfólk í Sjóvinnufyrisitingini, sum eru serskilt heimilað til tess, kunnu seta skipi siglingarbann. Tó kann Sjóvinnufyrisitingin heimila havna-meistara at seta fyribils siglingarbann.

§ 38. Sjóvinnufyrisitingin kann boða øðrum londum frá, at skip hava fingið siglingar- ella havnabann og almannakunngera upplýsingar um skip, ið hava fingið tilíkt bann, íroknað navn á klassa og grundgevingar fyri banninum.

§ 39. Landstýrismaðurin ásetir nærrí reglur um siglingar- og havnabann.

§ 40. Reiðari kann kæra avgerðir um siglingar- og havnabann til Siglingarráðið.

Kapittul 8

Siglingarráðið

§ 41. Landsstýrismaðurin tilnevnir Siglingarráð, ið hevur tríggjar limir, og hvørs starv er at taka avgerð í málum, sum sambært lögini kunnu verða kærd til ráðið.

Stk. 2. Kærur um siglingar- og havna-

bann skulu verða viðgjørdar við størst möguligum skundi.

Stk. 3. Formaðurin skal lúka treytirnar fyri at kunna vera tilnevndur dómari.

Stk. 4. Hinir báðir limirnir skulu hava ávikavist hægstu siglingarútbúgving og hægstu maskinútbúgving.

Stk. 5. Fyri hvønn av limunum verður valdur varalimur.

Stk. 6. Valið er gallandi fyri sjey ár. Endurval kann fara fram.

Stk. 7. Reglurnar í rættargangslögini um ógegni dómara galda tilsvarandi fyri limir ráðsins

§ 42. Avgerðir hjá siglingarráðnum kunnu ikki skjótast inn fyri hægri fyrisitingarligan myndugleika.

Stk. 2. Avgerðir ráðsins verða ikki freistaðar, um tær verða lagdar fyri dómsvaldið.

§ 43. Ráðið ger reglugerð fyri virksemi sínum, sum skal verða góðkend av landsstýrismanninum.

Stk. 2. Limirnir fáa fundar- og ferðapening eftir vanligum reglum hjá landsstýrinum.

Kapittul 9

Samstarvsráðið

§ 44. Landsstýrismaðurin tilnevñir samstarvsráð, ið hevur tíggju limir, og hvørs starv er:

- at ráðgeva landsstýrismanninum og Sjóvinnufyrisitingini í öllum málum, ið hava við trygd á sjónum, arbeiðsumhvørvi umborð og fyribyrging fyri havdálking at gera,
- at ráðleggja landsstýrismanninum um uppskot til lógor og reglur við heimild í lóggávuni, og
- at koma við tilmælum og uppskotum viðvíkjandi lóggávuni um trygd á sjónum og umsitingini av lóggávuni.

§ 45. Uppskot til lógarbroytingar, kunnergerðir og aðrar fyriskipanir, sum landsstýrismaðurin ella Sjóvinnufyrisitingin hava í umbúnað at seta í gildi, skulu sendast ráðnum til ummælis ein mánað frammanundan. Í átrokandi fórum kunnu kunnergerðir og aðrar fyriskipanir tó verða ásettar utan frammanundan at hava fingið ummæli frá ráðnum. Í tilíkum fórum skal ráðið kunnast skjótast gjørligt.

Stk. 2. Reglurnar í stk. 1 eru ikki galðandi fyri boð og forboð, givin sambært lögini, jbr. § 2, stk. 4.

§ 46. Landsstýrismaðurin tilnevñir formannin og varamann hansara, meðan hinir limirnir og varamenn teirra verða tilnevndir av landsstýrismanninum eftir tilmæli frá:

Føroya Skipara- og Navigatorfelag	1 lim,
Maskinmeistara- og Motorpassarafelagnum	1 lim,
Føroya Fiskimannafelag	1 lim,
Meginfelag Útróðramanna	1 lim,
Reiðarafelagnum fyri farmaskip	1 lim,
Føroya Reiðarafelag	1 lim,
Strandfaraskipum Landsins	1 lim,
Føroyskum skipasmiðjum	1 lim,
Klassafelögum, sum eru umboðað í Føroyum	1 lim.

§ 47. Ráðið ger reglugerð fyri virksemi sínum, sum skal verða góðkend av landsstýrismanninum.

Stk. 2. Landsstýrið rindar allar útreiðslur, ið standast av virksemi ráðsins.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin ásetir sam-sýningina til formannin. Hinir limirnir fáa fundar- og ferðapening eftir vanligum reglum hjá landsstýrinum.

Kapittul 10

Gjøld

§ 48. Sýn av skipum, ið Sjóvinnufyr-

sitingin ger, eru ókeypis, jbr. tó stk. 2 og 4 og § 49.

Stk 2. Stk 1 er ikki galðandi fyri:

- Sýn og góðkennigar v.m., sum Sjóvinnufyrisitingin ger, hóast tey koma undir eina løggilding givin sambært § 22.
- Sýn, sum Sjóvinnufyrisitingin ger, av tí at undantök eru veitt frá reglum, ásettar sambært § 23 um limaskap í klassafelag.
- Sýn, sum eftir umbøn verða gjørd uttanfyri vanliga arbeiðstið.
- Fyrsta sýn av skipum, sum verður gjørt í útlondum og onnur sýn, sum eftir umbøn verða gjørd í útlondum, ella
- Sýn, sum eru avtalað, men ikki kunnu byrja, verða gjørd liðug, ella sum verða avbrotin, innan fyri ásetta marktíð, orsakað av viðurskiftum, sum skipasmiðjan, reiðariðið ella teirra umboð hava ábyrgd av.

Stk. 3. Klassafelög, virki og einstaklingar, nevnd í §§ 22 og 23, kunnu krevja gjald fyri arbeiði teirra.

Stk. 4. Eru brek funnin í sambandi við kanning av einum skipi, sum gera, at skipið kann verða lagt, kann Sjóvinnufyrisitingin krevja gjald fyri kanningina. Skipið verður ikki leysgivið fyrr enn kravið er goldið ella trygd sett fyri tí.

§ 49. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um marktíðir fyri lögarkravd sýn og um gjøld fyri tey í § 48, stk. 2 og 4 nevndu sýn v.m. Landsstýrismaðurin kann somuleiðis áseta reglur um gjøld fyri ikki lögarkravd sýn og sýn av útlendskum skipum, skipum undir bygging og gjøld fyri góðkennig av skipaútgerð ella av skipum, sum ikki eru undir skyldubundnum sýni.

Kapittul 11.

Revsing

§ 50. Við bót, hefti ella fongsli í upp til tvey ár verður tann revsaður, ið brýtur § 19, stk. 3 ella §§ 24 til 28 í lögini og tann, ið ikki ger eftir boðum ella forboðum, ið eru givin við heimild í lögini ella við heimild í reglum, givnum sambært lögini. Á sama hátt verður tann revsaður, ið grovliga ella ferð eftir ferð brýtur § 30.

Stk. 2. Í reglum, givnum við heimild í lögini, kann ásetast revsing sum bót, hefti ella fongsul í upp til tvey ár.

Stk. 3. Verður brotið framt av partafelagi, smápartafelagi, lutafelagi ella tílkum felögum, kann bótin verða kravd av felagnum sjálvum.

Stk. 4. Verður brotið framt av almennum myndugleikum ella stovnum ella fyritökum undir tí almenna, kann bótin verða kravd av viðkomandi myndugleika, stovni ella fyritøku.

§ 51. Á sama hátt sum ásett í § 50, verður tann revsaður, ið av grovum vansketni ella grovari vanrøkt í starvinum veldur, at skip fer á land ella gongur burtur ella veldur aðra sjóvanlukku. Sama er gallandi, um viðkomandi ferð eftir ferð er atvold til tilíka hending orsakað av mistaki ella vansketni.

§ 52. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann skipari revsaður, ið grovliga ella ferð eftir ferð siglir skipið ella vanrøkir tað á ein hátt, ið stríðir móti góðum sjómanskapi, ella letur vera við at kunna seg um tey forboð og tær fyriskipanir, ið galda fyrir sigling á teimum leiðum, sight verður og har lagt verður at landi.

§ 53. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann revsaður, ið førir skip ella hevur starv umborð, ið hevur stóran týdning fyrir trygdina, og sum hevur drukkið rúslög

ella tikið rúsandi evni so mikið til muns, at hann ikki er fórir fyrir at rökja tænastu sína á fulltryggan hátt.

§ 54. Eru umstøðurnar tyngjandi, kann rætturin at virka sum skipari, stýrimaður ella maskinmeistari verða frádómdur í ávíst tiðarskeið í upp til fimm ár ella av öllum. Tá fimm ár eru liðin frá tí, at endaligur dómur varð sagdur, kann landsstýrismaðurin lata viðkomandi fáa rættindi síni aftur.

Stk. 2. Verða rættindi tikin frá skipara, stýrimanni ella maskinmeistara, verður ásett í dóminum, um skiparin kann sigla sum stýrimaður og um stýrimaðurin ella maskinmeistarín kunnu sigla við rættindum á lægri stigi.

Stk. 3. Er talan um brot á regluna í § 53, og metir löggreglan, at treytirnar fyrir frádóming av rættindum skipara, stýrimans ella maskinmeistara eru loknar, kann hon fyribils taka rættindini frá viðkomandi. Dómarin kann kortini seta avgerð löggreglunnar úr gildi áðrenn spurningurin er endaliga avgjördur við dómi. Verður frídómt á 1. dómsstigi og verður dómurin av ákæruvaldinum skotin inn fyrir hægri rætt, kann ákæruvaldið, um umstøðurnar serliga tala fyrir, at avgerðin um frátøku av rættinum at føra skip ella sigla sum stýrimaður ella maskinmeistari stendur við, meðan málið verðu viðgjört av rættinum, leggja hendan spurningin serskilt fyrir rættin á 2. dómsstigi, sum tekur avgerð við úrskurði.

§ 55. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann skipari revsaður, ið, tá ræður um samanstoyt, ella tá skipið veldur skaða á annað skip ella fólk ella farm umborð á tí, letur vera við, um hetta gerst uttan serligan vanda fyrir eignum skipi, manning ella ferðafólki, at veita hinum skipinum, tess manning og ferðafólki alla hjálp, ið neyðug er at bjarga teimum undan vand-

anum, og ikki upplýsir radiofrámerki, navn og heimahavn hjá egnum skipi, hvaðan tað kemur og hvagar leiðin gongur.

§ 56. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann revsaður, sum av fyrissettum ráði dregts undan starvi sínum við ikki at koma rættstundis umborð ella fara av skipinum, visti hann ella átti hann at vita, at rýmingin fór at seta mannalív ella skip í váða.

Kapittul 12

Gildiskoma

§ 57. Lógin kemur í gildi tann

§ 58. Samstundis fara hesar lögir úr gildi:
Lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, som senest ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v., som ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Stk. 2. Í lögtingslög nr. 4 frá 15. januar 1988 um sjómenn sum broytt við lögtingslög nr. 62 frá 03. 07.1998, fara §§ 50, stk. 2, 52, 66, og 67 úr gildi. Í somu lög verða hesar broytingar gjördar:

- a) í § 69, stk. 1 verða "ella skipsvirmaður í broti á § 66, 1 og 2. stk.," strikað
- b) í § 69, stk. 2 verður seinasta pettið strikað
- c) § 69, stk. 3 verður strikað.

Stk. 3. Í lov nr. 476 af 30.06.1993 om beskyttelse af havmiljøet som senest ændret ved lov nr. 453 af 10.06.1997, sum sett í gildi við kongligari fyriskipan nr. 646 frá 12.08.1999, fara §§ 10, 15, 16, 20a, 37 og 46 úr gildi. Í somu lög verða hesar broytingar gjördar:

- a) Í § 59, stk. 1 nr. 1 verða: "§ 10, stk. 1 og 3", "§ 16, stk. 1 og 3", "§ 20a, stk. 1 og 3" og "§ 37, stk. 3" strikað.
- b) § 59, stk. 1 nr. 2 verður sett úr gildi. Nr. 3 - 7 verður nr. 2 - 6.
- c) Í § 61 verða: "§ 10, stk. 2", "§ 16, stk. 2", "§ 20a, stk. 2" og "§ 46" strikað.

Stk. 4. Í lov nr. 56 af 01.04.1892, sbr. lovbekendtgørelse nr. 141 frá 01.04.1985: Søloven, sum broytt við kongligari fyriskipan nr. 305 frá 07.05.1997, sjólógin, fara §§ 371, 372, 373 úr gildi.

Stk. 5. Reglur, sum eru settar í gildi við heimild í teimum í stk. 1 til 3 nevndu lögum, verða verandi í gildi, inntil tær verða settar úr gildi ella verða avloystar av reglum, givnum við heimild í hesi lög.

Viðmerkingar til lóginna

Almennar viðmerkingar

Endamálið við lógaruppskotinum er at skapa eina tíðarhóskandi lóggávu um trygd á sjónum, nú tað er í umbúnað, at hetta málsøkið skal yvirtakast av feroyska heimastýrinum.

Í dag eru tær týdningarmestu lóginar, sum galdandi eru á økinum, hesar:

Lóg um skipatrygd (*lov nr. 98 af 12.03.1980 om skibes sikkerhed m.v.* sum broytt við A. nr. 583 af 30.06.1994) og lóg um trygga skipaferðslu, (*lov nr. 118 af 28.03.1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse* sum broytt við A. nr. 583 af 30.06.1994).

Lógaruppskotið miðar fyrst og fremst ímóti at samanskriwa hesar báðar lóginar í eina lóg, *lög um trygd á sjónum*. Ætlanin er ikki, at munandi broytingar skulu gerast í teimum reglum, sum eru í gildi í dag.

Sigling man vera ein av teimum vinnugreinum, ið hevur mesta altjóða áhuga, og longu tíðliga í tíðini vóru tики stig til millumlanda avtalur til tess at samskipa tey neyðugu krövini til trygd á sjónum.

Í dag er tað Altjóða sjóvinnustovnurin, IMO (*International Maritime Organization*), ið varð stovnaður eftir seinna veraldarbardaga, sum ein ST-serstovnur, sum fær í lag og umsitur altjóða sáttmálar viðvíkjandi trygd og umhvørvi á sjónum.

Evropiska Samveldið, (ES) leggur stóran dent á trygdar- og umhvørvismál. Nógvær av teimum samtyktum, ið gjørðar verða á IMO ráðstevnum, eru ikki bindandi fyrir limalondini, men eru at rokna sum tilmæli um ábøtur. Hesi tilmæli verða mangan sett í gildi av ES sum bindandi reglur fyrir ES-limalondini.

Altjóða reglurnar fevna vanliga um ferðamannaskip og farmaskip (undir hesum tangaskip) yvir eina ávísa stødd. Hinvegin eru fiskiskip lítið regulerað av altjóða reglum. Hetta kemst av, at fiskiskip vanliga sigla nærhendis heimlandinum og tí ikki hava sama altjóða áhuga sum ferðamanna- og farmaskip.

Í 1977 varð gjørður ein IMO-sáttmáli um fiskiskip (*Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels 1977*). Hesin sáttmálin kom ongantíð í gildi, av tí at ov fá lond tóku undir við honum, og í 1993 varð gjørður ein ískoytissáttmáli, ið linkaði um

krøvini. Hesin seinni sáttmálin er heldur ikki komin í gildi, men verður brúktur av nógum londum sum galdandi innanlendis reglur. Um okkara leiðir hava eitt nú ES londini og Ísland sett hann í gildi. Sáttmálin er eisini galdandi fyrí Føroyar.

Umframt trygdina er eisini havumhvørvið fevnt av lógaruppskotinum. Hvæt havumhvørvinum viðvíkir eru tað serliga MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended*) krøvini til sjálvt skipið, sum lógin regulerar, meðan dálking av sjálvum havumhvørvinum er fevnd av havumhvørvislögini. Tað er í høvuðsheitum skipssíðan, ið setir mark millum umsitingina av lóginum um trygd á sjónum og havumhvørvislögina.

Á sama hátt sum núgaldandi lóginar, lög um skipatrygd og lög um trygga skipaferðslu, er uppskotið til lög um trygd á sjónum skipað sum ein rammulög, ið gevur landsstýrismanninum víðar heimildir at seta gjøllari reglur í gildi. Hesin lóggávuháttur, ið tykist at vinda alt meira uppá seg, hevur fyrimunir og vansar. Høvuðsvansin er, at løgtingið á henda hátt missir möguleikarnar at hava dagligt innlit í ásetingar av reglum, ið binda borgaran. Í eini lög um trygd á sjónum er tað kortini ógjørligt at hava tær einstøku reglurnar í sjálvari lógin. Hetta kemst fyrst og fremst av, at økið er so umfatandi og skipaslögini so mong, at serreglurnar fyrí hvørt skipaslagið eru so ymiskar og javnan verða broyttar. Afturat tí kemur, at störsti parturin av reglunum verða ásettar í altjóða sáttmálum, sum lógin heimilar landsstýrismanninum at seta í gildi í Føroyum.

Sum ein roynd at böta um vansarnar av teimum víttfevnandi heimildunum, ið veittar verða landsstýrismanninum, skipar lógin eitt samstarvsráð við umboðum fyrí vinnuna, ið er ætlað sum ráðgevandi fyrí landsstýrismannin og Sjóvinnufyrisingina, serstakliga tá ræður um gerð av nýggjum reglum. Somuleiðis verður skotið upp, at landsstýrismaðurin einaferð um árið kunnar løgtingið um tær reglur, sum eru settar í gildi farna árið.

Viðmerkingar til tær einstóku lögargreinirnar

Kapittul 1, lógarøki og fyrisiting

§ 1. Lógin er galldandi fyri øll feroysk skip.

Stk. 2. Landsstýriskaðurin í sjóvinnumálum kann við kunngerð seta lóginna ella partar av henni, eins og kunngerðir og aðrar fyriskipanir við heimild í lóginni í gildi fyri fremmand skip á feroyskum sjó-, fiski-, búskapar- og landgrunsøki.

Til § 1 Lógin er galldandi fyri øll feroysk skip.

Eingin roynd er gjørd í lógaruppskotinum at skilmarka hugtakið skip.

Sum dømi um tilíkar skilmarkingar í galldandi lóggávu kunnu verða nevnd:

Í løgtingslög nr 9 frá 29. mars 1970 um skipaskráseting, í § 2, stk. 2 og 3, er ásett at: „flótidokkir, kaðaltrumlur, flótandi ílot og onnur líknandi amboð verða ikki mett sum skip (stk. 2)“, meðan „prámar, lossingarbátar, dýpingarmaskinur, flótikranar og líknandi verða at meta sum skip“, tó við teirri fortreyt, at tey eru gjørd út við maskinu til framtóku.

Løgtingslög nr. 78 frá 10. mars 1992 um feroyska altjóða skipaskrá (FAS), hevur í § 1, stk. 4 soljóðandi reglu: „prámar, lossingarbátar, dýpingarmaskinur, flótikranar, flótandi boripallar og líknandi verða at meta sum skip eftir lóginni. Flótidokkir, kaðaltrumlur, flótandi ílot og onnur líknandi amboð verða ikki mett sum skip“.

Harafturat hevur skipaskrásetingarlógin, eins og lógin um vinnuligan fiskiskap (Løgtingslög nr. 28 frá 10 mars 1994 um vinnuligan fiskiskap, sum seinast broytt við løgtingslög nr. 69 frá 18. august 1998) reiðiliga gjølligar reglur um hvørji skip eru at meta sum feroysk skip. Sambært § 1 í skipaskrásetingarlóginini krevst, at eigarin er feroyskur. Er talan um partsreiðari, krevst at føroyingar eiga í minsta lagi tveir triðingar og at stjórnandi reiðarin er føroyingur. Er talan um partafelög krevst, at tveir triðingar av nevndarlimunum eru føroyingar. Lógin um vinnuligan fiskiskap ásetir í § 7, at eigararnir skulu hava fast tilknýti til Føroyar, allir vera skrásettir í fólkayvirlitinum seinastu tvey árin, og allir skulu vera fult skattskyldugir í Føroyum. Er talan um felög, skulu eigararnir av í minsta lagi 2/3 av ognarpenninginum, sum somuleiðis eiga í minsta lagi 2/

3 av atkvøðurættinum í felaginum hava fast tilknýti til Føroyar og annars lúka hini krøvini, nevnd omanfyri.

Meðan flytandi eindir sum boriskip, v.m. ikki eru at rokna sum skip, meðan tey eru støðuføst og verða nýtt í oljuvinnuni, og tá koma undir lóg um kolvetnisvirksemi, eru somu før at rokna sum skip, tá tey sigla ella verða sleipað, jbr. § 2, litra b um havstøðir í kolvetnislögini.

Við heimild í lóginum um skipatrygd hevur *Søfartsstyrelsen* ásett í fyriskipan nr. 7 frá 4. september 1995, at flótandi alibrúk koma undir lóginu og sostatt mega metast at vera skip, tá ræður um tey viðurskifti, ið lógin fevnir um.

Havandi í huga, at ein skilmarking lættliga kann gerast meira villeiðandi enn vegleiðandi, verður hildið beinast at lata mögulig ivamál verða avgjørd útfrá teimum fortreytum, ið galldandi eru í hvørjum einstökum føri. Tað verða í síðsta enda dómstólarnir, sum fara at taka avgerðir í ivamállum.

Sambært § 1, stk. 2 kann lógin, heilt ella partvist, eins og kunnerðir og aðrar fyriskipanir við heimild í lóginum setast í gildi við kunngerð fyrí fremmand skip, undir hesum donsk skip, á føroyskari landleið, sjó-, búskapar- og landgrunsøki. Endamálið við hesum er at skapa heimild til at seta altjóða reglur, sum Føroyar eru bundnar av, í verk fyrí fremmand skip á føroyskum øki og at gera tað möguligt at handhevja føroyska lóg móti útlendskum skipum á føroyskum øki. Undir aðrar fyriskipanir kunnu koma eitt nú rundskriv.

Føroyska sjóøkið er býtt í ein ytra og ein innara part, jbr. § 1, stk. 1 í kongligari fyriskipan nr. 599 frá 21. desembur 1976. Ytri parturin er 3 fjórðingar úr beinum grundlinjum, meðan innari parturin er sjógvurin innanfyri nevndu grundlinjur, eitt nú havnir, innsiglingar, pollar, vägir, víkir, firðir og sund.

Føroyska fiskiøkið er gjøllari lýst í lóginum um vinnuligan fiskiskap. Búskapareøkið er gjøllari lýst í havrættarsáttmálanum frá 1982 (*The Law of the Sea Convention, 10. December 1982*), parti V um *Exclusive Economic Zone* (EEZ), sum stórt sæð fellur saman við fiskiøkinum, t.v.s. út á 200 fjórðingar ella miðlinju móti næsta landi, nærri enn 400 fjórðingar. Danmark hevur enn ikki staðfest havrættarsáttmálan, sum sostatt ikki er galldandi fyrí Føroyar.

Landgrunsøki: Yvirvaldsrætturin yvir føroyska landgrunninum, sum liggar hjá ríkismyndugleikunum, er staðfestur við kongligari fyriskipan nr. 259 frá 7. juni 1963 við støði í altjóða sáttmálanum frá 1958 um landgrunn. Í dag er tað havrættarsáttmálin frá 10. desember 1982, ið er grundarlagið undir landgrunsrættindum. Hesin sáttmálin er sum nevnt ikki enn staðfestur av Danmark, men verður tað helst í næstu framtíð. Sáttmáli er gjørdur við Noregi og Stóra Bretland

um landgrunsmark. Hesir sáttmálar byggja báðir á grundregluna um miðlinjumark. Bert mótvægis Íslandi er endaligur sáttmáli ikki gjördur um landgrunsmark.

- § 2. Landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum er hægsti fyrisitingarligi myndugleiki sambært hesi lög, jbr. tó § 42, stk.1.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann leggja tær heimildir, hann hevur sambært lögini, til Sjóvinnufyrisitingina at fyrisita. Reglur, sum Sjóvinnufyrisitingin ásetir sambært hesum heimildum, verða kunngjördar í *Fráboðanum frá Sjóvinnufyrisitingini*.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin kann í serstökum fórum leggja sínar heimildir sambært lögini til aðrar almennar myndugleikar enn Sjóvinnufyrisitingina at fyrisita.

Stk. 4. Sjóvinnufyrisitingin umsitr lögina og hevur umsjón við, at lógin eins og reglur, boð og forboð givin sambært lögini verða hildin, jbr. tó stk. 3.

Stk. 5. Landsstýrismaðurin kann eftir avtalu við avvarðandi landsstýrismann áseta reglur um, at Sjóvinnufyrisitingin skal samstarva við aðrar almennar myndugleikar.

- Til § 2 Sambært lögini er landsstýrismaðurin í sjóvinnumálum hægsti fyrisitingarligi myndugleiki viðvíkjandi trygd á sjónum. Í hesum viðfangi má havast í huga at fiskivinnan, sum er landsins høvuðsvinna, verður umsitr av sama landsstýrismanni. Sum ábyrgdarhavandi fyrir fiskivinnuni hevur landsstýrismaðurin tað sjálvsagda áhugamál at lætta mest möguligt um fíggjarþyrðurnar hjá fiskiskipum. Hinvegin hevur hann sum ábyrgdarhavandi fyrir skipatrygdini samstundis skyldu til at taka óll neyðug stig til at bøta um trygdina á sjónum.

Tað verður sambært lögini Sjóvinnufyrisitingin, ið umsitr lögina og í royndum ger uppskot til reglur á ökinum og handhevjar reglurnar, men alt undir ábyrgd landsstýrismansins. Av tí at høvuðs-uppgávurnar hjá Fiskimálastýrinum helst í framtíðini, eins og nú, í störstan mun fara at vera fiskivinnumál, undir hesum skipan av fiskivinnuni, reguleringstiltökum og altjóða samráðingum um fiskivinnurættindi v.m., verður skotið upp, at Sjóvinnufyrisitingin verður skipað sum sjálvstøðug fyrisiting og at skyldur og heimildir Sjóvinnufyrisitingarinnar verða ásettari serstakari reglugerð.

Í § 2, stk. 2. 2. pkt. verður skotið upp, at tær reglur, ið ásettar verða við heimild í lögini, verða kunngjördar á serstakan hátt, av tí at nøgdin av hesum reglum er so stór og reglurnar mangan so

tekniskar, at kunngerðarsavnið hevði verið ovbyrjað. Skotið verður tí upp, at reglurnar verða kunngjördar í serligum kunngerðarsavni, sum Sjóvinnufyrisingin hevur ábyrgdina av. Lóggávan um kundgørelse af love, anordninger og bekendtgørelser på Færøerne og Ll. nr. 109 frá 17.12.1987 um alment kunngerðablað sum broytt við Ll. nr. 47 frá 30.03.1990) eיגur at verða broytt samsvarandi, soleiðis at serligi kungerðarhátturin, skotin upp í § 2, stk. 2, eisini verður staðfestur í almennu lóggávuni um kunngerð av lögum v.m.

Serstök umsitingarøki, eitt nú avmerkingar til sjós, vitaverk, veðurtænasta, útbúgving av sjófólk v.m., sum í dag liggja undir øðrum myndugleikum, føroyskum ella donskum, fara möguliga eisini í framtíðini at verða eins væl umsitin aðrastaðni enn undir Sjóvinnufyrisingini. § 2, stk 3 og 5 heimila landsstýrismanninum at gera neyðugur avtalur við viðkomandi myndugleikar í tilíkum fórum.

§ 3. Í teimum fórum, har landsstýrismaðurin nýtir heimildir sínar sambært § 2, stk. 2, 3 og 5 skal hann áseta kærureglur.

Til § 3 Vanligu kærureglurnar, ið eru galldandi fyri almennu fyrisitingina, eru eisini galldandi fyri hesa lógina. Í § 3 verður tilskilað, at kærureglur skulu ásetast í teimum fórum, har vanligu reglurnar möguliga verða broyttar, um landsstýrismaðurin nýtir heimildir sínar sambært § 2, stk. 2, 3 og 5.

§ 4. Sjóvinnufyrisingin hevur heimild at krevja, at viðurskifti, ið eru í strið við lógina, fyriskipanir ella avgerðir sambært lögini skulu fáast í rættlag beinanvegin ella eftir nærrí ásettari freist.

Til § 4 Sjóvinnufyrisingin fær her neyðugar heimildir at handhevja lógina og tær reglur, ið givnar eru við heimild í lögini, eisini heimildir til at geva ítökilig boð og forboð eins og í givnum fórum at áseta freistir til tess at lúka neyðug krøv.

§ 5. Á hvørjum ári gevur landsstýrismaðurin lögtinginum frágreiðing um støðuna viðvíkjandi trygd á sjónum og ætlanir sínar á økinum.

Saman við frágreiðingini letur hann lögtinginum fullfíggjað yvirlit yvir tær reglur, ið settar eru í gildi síðan seinastu frágreiðing.

Til § 5 Vist verður til almennu viðmerkingarnar frammanfyri. Ein tilík frágreiðing kundi hóskandi verið givin við byrjan av tingsetuni við tí í huga, at lögtingið helst tá hefur bestu tíðina at viðgera frágreiðingina. Dentur eigur at verða lagdur á, at lögtingið verður kunnað um öll viðurskifti av týdningi fyrí skipatrygd og fyribyrging av havumhvørvisdálking v.m. Av tí at lógin sum nevnt aðrastaðni veitir landsstýrismanninum víðar heimildir, er tað serliga umráðandi, at lögtingið fær høví til at umrøða og viðgera tær reglur, ið givnar eru síðani seinastu frágreiðing landsstýrismansins.

Vist kann verða til, at líknandi reglur um kunning av lögtinginum eru at finna í kapittul 4 í lögtingslóginum um vinnuligan fiskiskap.

Kapittul 2, Skipasmíð, útgerð og rakstur v.m.

Í 2. kaptli finnast fyrst og fremst reglurnar um, hvørji krøv eiga at verða sett til skipið og útgerðina (§§ 6 & 7). Harumframt eru reglur um onnur trygdar- og umhvørviskrøv eins og um kanning av vanlukkum v.m.

§ 6. Eitt og hvort skip skal vera smiðað, útgjört og rikið á tilíkan hátt, at mannalív á sjónum eru tryggjað á bestan hátt, og við atliti at tí brúki, skipið til hvørja tíð er ætlað. Størst mögulig fyrilit skulu havast fyrí verju móti havdálking.

Stk. 2. Skipið skal vera útgjört við siglingartólum, maskin-, sam-skiftis-, eldtryggingar- og sløkkingarútbúnað, bjargingarútgerð og heilivági, sum neyðugt er at tryggja tey, sum umborð eru, skipið og farmin sum best, eins væl og skipaferðsluna annars.

Stk. 3. Arbeiðsøki og tilhalðsrúm umborð skulu vera innrættað við fyriliti fyrí trygd, heilsu og trivnað teirra, ið umborð eru.

Stk. 4. Skipið skal vera smiðað og hava útgerð til fyribyrging fyrí havdálking.

Til § 6 Í § 6 er grundreglan um sjódyggleika lýst á tann hátt, at eitt og hvort skip skal í smíði, útgerð og rakstri kunna tryggja mannalív á besta hátt, samstundis sum útbúnaður og útgerð til fyribyrging fyrí havdálking eiga at vera í lagi. Her, og aðrar staðir, har orðið

hævdálking kemur fyrir í lögartekstnum, skal tað skiljast sum dálking frá skipum av havi, luft og umhvørvi annars.

Ein regla av tilíkum slagi sum hendan er at meta sum ein rættarstandardur, har nøkur grundleggjandi krøv eru lýst á tilíkan hátt, at krøvini í hvørjum einstökum fóri mugu verða fastløgd eftir sum brúk og tíðir skifta. Somu krøv verða sjálvandi ikki sett einum útróðrarbáti, sum roynir innansyndis sum t.d. einum rækjutrolara, ið stóran part av árinum roynir í tjúkkum ísi.

Stødd skipsins, hvat tað skal brúkast til, manningartal, leiðir har skipið siglir ella roynir, og árstíð eru týdningarmikil atlit, ið havast skulu, tá lögarkrøvini verða gjöllari ásett fyrir hvort skipið sær.

Eftir galldandi skipan verða hesi krøv gjöllari ásett í „*Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*“.

Krøvini eru ymisk, alt eftir skipaslagi og –stødd. Í høvuðsheitum verða skipini bólkað soleiðis:

- Øll ferðamannaskip í altjóða sigling og farmaskip 500 tons ella storri í altjóða sigling (*Meddelelser B*)
- Farmaskip storri enn 20 tons í innanlandssigling og farmaskip storri enn 20 tons, men undir 500 tons, í altjóða sigling (*Meddelelser C*)
- Ferðamannskip í innanlandssigling (*Meddelelser D*)
- Fiskiskip 15 metrar og storri, ella 20 tons og storri (*Meddelelser E*)
- Fiskiskip og onnur skip til vinnuligt endamál undir 15 metrar, ella undir 20 tons. (*Meddelelser F*)

Harumframt eru tvørgangandi reglur av meira almennum slagi, sum eru galldandi fyrir øll skipasløg, um annað ikki er tilskilað.

Meddelelser A, ið áseta reglur um arbeiðsumhvørvi umborð, sum eru galldandi fyrir øll skipasløg, er ikki annað tilskilað serskilt, er ikki sett í gildi fyrir føroysk skip. Dømi um tilíkar fyriskipanir í *Meddelelser A* eru:

- Teknisk forskrift A nr. 1 af 26. august 1996 om sikkerhedsarbejde i handelsskibe
- Teknisk forskrift A nr. 2 af 26. august 1996 om arbejdets udførelse ombord i skibe
- Teknisk forskrift A nr. 1 af 31. august 1999 om foranstaltninger til forebyggelse af kræftrisikoen ved anvendelse og udsættelse ved transport af stoffer og materialer ombord i skibe.

Harumframt eru reglur um arbeiðsumhvørvi umborð at finna í fyriskipanunum, ið galldandi eru fyrir tey ymisku skipasløginí

(*Meddelelser B, C, D, E og F*). Sum dömi um arbeiðsumhvørvisreglur í nevndu *Meddelelser*; ið eru galldandi fyrir feroysk skip, kunnu verða nevnd reglur um innrætting av manningarúnum v.m. og fyribyrging av skaðiligari ávirkan av óljóði.

Nevndu fyriskipanir (*Meddelelser B, C, D, E og F*) byggja í høvuðsheitum á altjóða sáttmálar um trygd á sjónum, eitt nú SOLAS 74/78 við seinni broytingum, lastalinjusáttmálan frá 1966 (*LL, International Convention on Load Lines 1966*) og sáttmálan um uppmáting av skipum frá 1969. Av øðrum týdningarmiklum sáttmálum kunnu nevnast havumhvørvissáttmálin MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78*) og arbeiðara-verndarsáttmálar frá ILO, serliga um uppihaldsrúm og arbeiðsumhvørvisviðurskifti umborð.

SOLAS sáttmálin er tann týdningarmesti og mest umfatandi sáttmálin. Sáttmálin er altjóða bindandi fyrir öll ferðafólkaskip í altjóða sigling og farmaskip 500 tons og storrri í altjóða sigling, jbr. *Meddelelser B*. Hesi skip verða vanliga nevnd konvensjónsskip. Ávíssir partar av sáttmálanum, t.d. reglurnar í kapittul V um sigling eru galldandi fyrir öll skip. Við útgangsstöði í hesum sáttmála eru krøvini sett í tjóðarætti til tey minnu skipini. Nevnast kann, at fyri tey skip, har SOLAS sáttmálin ikki er galldandi, eru tað í flestum fóri ES-fyriskipanir, sum við grundstöði í hesum sáttmála seta tillagað krøv til tey minnu skipini innan felagsskapin. Av tí at ES setir at kalla somu krøv til tey fremandu skip, sum koma inn í eina havn innan felagsskapin sum síni egnu, merkir hetta, at Føroyar í royndum mugu fylgja somu reglum, sum samsvarandi skip innan ES-felagskapin.

SOLAS-sáttmálin er sum nevnt omanfyri ikki galldandi fyrir fiskiskip. Ein roynd varð gjørd í 1977 at gera ein tilsvarandi altjóða sáttmála fyrir fiskiskip, tann sonevnda Torremolinos-sáttmálan, sum skuldi koma í gildi eftir at hann var góðkendur av einum ávísum tali av limalondum innan IMO. Sáttmálin hevur tó ikki enn vunnið nóg stóra undirtøku til at vera komin í gildi, hóast enn ein roynd varð gjørd í 1993 við teirri sonevndu Torremolinos-protokollini at linka sáttmálakrøvini. Krøvini sambært sáttmálanum eru tó sett í gildi í øllum ES-londunum í 1999 og í Føroyum eru ásetingarnar í honum staðfestar í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen E*, sum er galldandi fyrir verandi fiskiskip 24 m. og longri og nýggj fiskiskip 15 m. og longri. Serligar reglur eru tó galldandi fyrir fiskiskip 45 m. og longri, eitt nú krøv um GMDSS-radioútgerð.

Krøvini til tey smáu vinnurekandi skipini eru grundað á ein norðurlendskan standard. Hesi eru staðfest í *Meddelelser F frá Søfartsstyrelsen*.

Fyri skip, sum verða innflutt fyri eitt ella fleiri avmarkað styttri tíðarskeið, ið samanlagt tó ikki mugu fara uppum tvey ár, eיגur Sjóvinnufyrisingin at kunna geva ávis undantök, treytað av, at skipið lýkur altjóða standardar um trygd á sjónum, arbeiðsumhvørvi og fyrabyrging móti dálking.

Í § 6, stk. 2 verða krøvini til útgerð gjøllari útgreinað. Útgerðin, ið neyðug er til at tryggja mannalív, skip og farm er býtt upp í útgerð, ið hefur beinleiðis samband við skipið, sum t.d. siglingartöl v.m., og aðra útgerð, sum til dømis sløkkingarútbúnað og bjargingarútgerð.

Hesi krøv eru eisini grundað á altjóða sáttmálar. Í teimum fórum, har tað í altjóða sáttmálum ikki neyvt er ásett, hvør útgerð skal vera umborð, eru ásett nøkur krøv um, hvussu útgerðin skal virka. Í slíkum fórum skal myndugleikin sjálvur áseta nærrí reglur um hesi viðurskifti, grundað á vegleiðingar frá IMO. Dømi um hetta er t.d. innan konstruktiva brunatrygd, har tað í „*Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*“, neyvt er ásett, hvussu skipið skal innrættast við atlitum at brunatrygd og hvør eldsløkkingarútgerð skal vera umborð. Onnur øki, har myndugleikin ásetir nærrí reglur er innan, siglingartól, maskinútbúnað, samskiftisútbúnað, eldtryggingar- og sløkkingarútbúnað, bjargingarútgerð, og heilivág.

§ 6, stk. 3 er um arbeiðsumhvørvið umborð. Sí viðmerkingar til § 8 niðanfyri.

§ 6, stk. 4 er um fyrabyrging fyri havdálking.

Tá talan er um fyrabyrging fyri dálking frá skipum, eru reglurnar grundaðar á havumhvørvissáttmálan MARPOL. Ásetingarnar í MARPOL-sáttmálanum eru tiknar upp í føroyska lóggávu soleiðis, at tær reglur um havdálking, sum viðvíkja viðurskiftum innanborða, eru ásettár í lögini um trygd á sjónum, meðan onnur viðurskifti eru ásett í havumhvørvislögini. Tað er sostatt skipssíðan, ið er avgerandi fyri í hvørjari lóg reglurnar eru at finna.

Reglurnar sambært hesi lögini eru staðfestar sum tekniskar fyriskipanir. Sambært hesum fyriskipanum verða krøv ásett um, hvussu skipini skulu innrættast fyri at fyrabyrgja dálking. Tað sum kravt verður av tilíkari útgerð, tá talan er um skip, er at tekniskar innrættingar skulu vera umborð til fyrabyrging fyri havdálking. Hing vegin krevst ikki, at eitt nú fiskiskip hava serútgerð umborð til upptøku og reinsing av dálkaðum sjógví.

Reglurnar um dálking fevna um oljudálking, kloakkdálking, dálking frá burturkasti, dálking frá kemiskum evnum, luftdálking v.m. Fyri tey størru skipini (yvir 400 tons) er eisini galddandi, at tey skulu føra oljujournal og journal yvir burturkast. Krøvini eru treytað av, hvørji havøki talan er um. T.d. eru havøkini skild sundur eftir,

hvussu umhvørvisviðbrekin ökini eru. Eisini eru frástæðan frá landi og streymviðurskifti av týdningi fyrir, hvussu reglurnar um burturkast verða ásettir.

- § 7. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um skipasmíð, útgerð, kjølfesti, farmamerki og dýpdarmerki.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um trygdar-, brun- og bjargingarskipanir umborð, um heilsuviðurskifti og reinföri, um fyribyrging fyrir havdálking, um útbúgning teirra, ið hava ábyrgd av sjúkraviðgerðini, og um kanningar av heilsuumhvørvi.

Til § 7

Kjølfesti: Eitt hvört skip skal óskatt hava eitt kjølfesti, ið forðar fyrir, at eitt og hvört vantntætt hóvuðsrúm innanfyri fyllingarlongdina fyllist, sama hvor siglingarleiðin er. Fyllingarlongdin verður funnin fyrir hvört skip sær við grundarlag í skapi, dýpt og øðrum umstöðum, ið serkenna skipið.

Fyri öll skip yvir 20 tons undir bygging skulu so tíðliga sum gjørligt sendast fyrbils útrokningar av kjølfestinum til Sjóvinnufyrisingina. Tá skipið er liðugtbygt, verður hallroynd (*krængingsprøve*) gjørd undir umsjón av Sjóvinnufyrisingini. Sama er galldandi fyrir innflutt skip áðrenn tey fáa siglingarloyvi, og fyrir skip, sum verða munandi umbygd. Skiparin skal hava álitandi upplýsingar umborð, sum gera tað möguligt hjá honum at meta um kjølfesti skipsins undir ymiskum viðurskiftum.

Krøvini til kjølfesti til ferðafólkaskip og ro-ro ferðafólkaskip eru strangari enn til onnur skip. Hetta er m.a. ein av avleiðingunum av teimum óhappum við ferðafólkaskipum, sum eru hend um okkara leiðir tey seinastu árin. Nevnast kunnu skipini „*Herald of Free Enterprise*“, og „*Estonia*“.

Sambært broytingum í SOLAS-sáttmálanum í 1990 og 1993 sum eru settar í gildi í Føroyum, eru krøv sett til flótevni á einum ferðafólkaskipi, sum hevur fингið skaða og tikið sjógv inn. Krøvini eru, at skipið skal kunna flóta, sjálv um skaði er komin í ávis rúm í skipinum. Krøvini eru eisini sett til verandi ferðafólkaskip. Avleiðingin av hesum krøvum hevur verið, at flestøll ferðafólkaskip í Føroyum hava fингið krav um at býta skrokkin upp í fleiri eindir undir vatnlinjuni.

Sambært einum norðurevropeiskum sáttmála um kjølfesti á ro-ro ferðafólkaskipum, tann sonevndi „*Stokholms-sáttmálin*“ frá 1997, eru krøvini herd soleiðis at hesi skip skulu kunna tola eina ávísa

nøgd av vatni á ro-ro dekki, uttan at hetta skal føra til, at kjølfestið ferst. Føroyar eru partur av hesum sáttmála, sum er staðfestur í IMO sum ein regionalur sáttmáli.

Farmamerki: Altjóða sáttmálin um farmamerki frá 5. apríl 1966 (við seinni broytingum) kom í gildi í 1994. Sáttmálin er galdandi, við undantak av fiskiskipum og frítíðarskipum, fyri öll skip longri enn 24 metrar í altjóða sigling, sum skulu hava farmamerkissertifikat. Sertifikatið hevur gildi í fimm ár, treytað av, at skipið lýkur krövini um sýn. Regluliga (árliga) sýnið skal tryggja, at (i) broytingar ikki eru gjørðar av skrokki ella yvirbygningi, sum ávirka tær útrocningar, ið liggja til grund fyri ásetingini av farmamerkinum, (ii) útgerð og verja av lensiportrum og manningarrúnum v.m. er hildin við líka, (iii) fríborðsmerki eru røtt ásett og (iv) reglurnar um ferming, barlast og vegleiðing til skiparan um kjølfesti eru umborð.

Fiskiskip eru ikki fevnd av altjóða reglum innan hetta øki. Hóast hetta, eru reglur um mest loyvda niðurlasting. Hesar reglur eru settar við tí endamáli at tryggja, at skipið til eina og hvorja tíð varðveitir kjølfesti, flótievni og styrki.

Dýpdarmerki: Eitt hvort skip skal hava dýpdarmerki á stevninum ella hekkuni. Eru merkini torfør at síggja, skal onnur áltandi skipan vera, sum ger tað lett at síggja, hvussu djúpt skipið stingur aftan og framman. Sjóvinnufyrisingin hevur eftilit við dýpdarmerkjum, men kann lata klassafelög ella aðrar stovnar útinna eftirlitið.

-
- § 8. Til vernd teirra, ið arbeiða umborð, og sum ikki koma undir lög um arbeiðsumhvørvi, kann landsstýrismaðurin áseta reglur um arbeiðsumhvørvi umborð, undir hesum um hjálpitól og tilfar, ið nýtt verða í arbeiði umborð, um innrætting, merking, brúk og viðlíkahald av hesum tóum og tilfari, um trygdararbeiði og um skyldur arbeiðsgevarans í sambandi við trygdar- og heilsuviðurskifti.
-

Til § 8 Løgtingslög nr. 70 frá 11.05.2000 um arbeiðsumhvørvi, sum varð samtykt av løgtinginum tann 2. mai 2000, kom í gildi tann 1. juni 2000, og samstundis varð lógin frá 1974 um arbeiðaravernd sett úr gildi. Sambært § 2, stk. 2 nr. 3 í lógin fevnir hon ikki um veiðu og fiskiskap. Harumframt er ásett í § 3, stk. 2, at lógin bert hevur gildi fyri sjóvinnu og lossing av skipum, eisini fiskiskipum, tá tað snýr seg um: 1) ferming og lossing av skipum, eisini fiskiskipum og 2) arbeiði hjá fyritökum umborð á skipum, eisini fiskiskipum.

Í viðmerkingunum til § 3 í arbeiðsumhvørvislögini verður sagt, at

hóast fiskivinnan ikki er fevnd av lögini, loyvir arbeiðsumhvørvisráðið sær at vísa á, at ein støðugt stórri partur av fiskiflota okkara hefur verksmiðjur, har arbeiðið ikki stórvegis víkir frá arbeiðsumstöðunum innan fiskivinnuna á landi, og eiger tí at verða miðað ímóti, at samstarv fæst ímillum t.d. arbeiðseftirlitið og skipasýnið um at samskipa arbeiðið soleiðis, at stöðið, tá hugsað verður um arbeiðsumhvørvið t.d. viðvíkjandi trygd, í tann mun hetta ber til, verður tað sama á sjógví og landi.

Meðan arbeiðsumhvørvislógin regulerar arbeiðsumhvørvið á landi, er § 8 grundarlagið undir arbeiðsumhvørvisreglunum á sjónum. Greinin tilskilar, at tey, sum arbeiða umborð og ikki koma undir arbeiðsumhvørvisreglurnar galdandi á landi, skulu vera vard av øðrum reglum. Tey fólkini, sum arbeiðsumhvørvisreglur á landi ikki fevna um, eru tey, sum sigla við skipinum og arbeiða umborð, tá skipið siglir ella liggur við bryggju. Tey fólk, sum koma av landi at arbeiða umborð, eru vard av arbeiðsumhvørvisreglunum, ið galda á landi. Tá skip er á skipasmiðju ella í dokk, eru øll, ið arbeiða umborð undirgivin arbeiðsreglum galdandi á landi.

Reglur um arbeiðsumhvørvi í víðari merking eru eisini at finna í sjómannalóginu (lögtingslög nr. 4 frá 15.01.1988 við seinni broytungum). Sambært § 53 áliggur tað skiparanum, at manningin fær góðan kost. Somuleiðis áliggur tað skiparanum at hava eftirlit við heilsuviðurskiftum og reinföri umborð, eins og sjómaður sambært § 55 skal hava neyðuga tið til hvíld og svövn: Fyri hvort samdögur skal hvílítíðin vera í minsta lagi tíggju tímar og ikki styttri enn fýra tímar samanhangandi. Vikið kann verða frá hesum reglum fyri fiskiskip, tó soleiðis, at um viðurskiftini ikki gera tað ógjørligt, skal hvílítíðin í minsta lagi vera átta tímar um samdögrið. Sunnu- og halgidagar má ikki verða álagt sjómanni at gera arbeiði, sum til ber at bíða við, eins og høvi eiger at vera til at halda guðstænastu umborð.

Umhugsað eiger at vera, at omanfyrinevndu viðurskifti verða regulerað við heimild í § 8 í lög um trygd á sjónum, og at sjómannalógin verður broytt samsvarandi, og eiger hetta at verða gjört í sambandi við eina nýmótansgerð av sjómannalóginu.

Til vernd av manningini móti arbeiðs- og heilsuskaðum, eru við heimild í galdandi lög um skipatrygd ávíðas reglur ásettum, hvussu skip og tól umborð tøknliga skulu verða innrættað. Dómi um hetta eru krøv um rekkverk, dúrk, avskerming av tólum, trappur og leidrarar, innrætting av arbeiðsstöðum og uppihaldsrúmun. Mörk eru sett fyri, hvussu nögvur gangur kann vera í teimum einstóku rúmunum umborð.

Tá talan er um tiltök í sambandi við fyribyrging av heilsuskaðum

umborð, eru, í mun til danska lóggávu, at kalla ongar reglur galldandi í Føroyum við heimild í hesi lóg. Í danskari lóggávu eru hesar reglur ásettar í „*Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, Forskrifter for arbejdsmiljø i skibe*“. Sum dømi kunnu verða nevnd fyribyrging av krabbameinsvanda við flutningi av serligum evnum, læknakanningar av heilsuumhvørvi umborð, arbeiðsumhvørvisráð v.m.

Í § 8 í lögini er heimild til at seta arbeiðsumhvørvisreglur á sjónum í gildi í Føroyum.

- § 9. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um hvørjar lógor, kunngerðir, fyriskipanir, hvørji loyvisbrøv og hvørjar skipsbøkur, undir hesum dagbøkur, sjókort, v.m. og tilbúgvingarætlanir í sambandi við fyribyrging fyri dálking frá skipum, eins og hvørjar lóggildar sýnsbøkur, reglur um nýtslu av teimum, og hvørji uppsløg skulu vera umborð.
-

Til § 9 Tað er av týdningi fyri teir ábyrgdarhavandi umborð, at allar viðkomandi lógor, kunngerðir og aðrar reglur, ið eru í gildi fyri viðkomandi skip, eru umborð, og harafturat vegleiðingar skrivaðar á lættskiljandi máli.

Ymiskt er frá skipi til skip hvørji skipsskjøl skulu vera umborð:

Eftirlitsbók skal vera umborð á øllum skipum, sum eru undir eftirlitsskyldu. Eftirlitsbókin skal vera góðkend av Sjóvinnufyrisingini og hvørja ferð sýn verður hildið, verður tað váttað í bókini við upplýsingum um mögulig útistandandi krøv.

Skipsdagbók skal vera umborð á skipum, hvørs siglingarleiðir eru uttan fyri hesi øki: Norðsjógvurin eystan fyri 3 stig E og sunnan fyri 62 stig N, Eystursjógvurin og 30 fjórðingar úr Grønlands strondum. Øll farmaskip stærri enn 300 BRT skulu hava skipsdagbók umborð, sama hvør siglingarleiðin er, og somuleiðis øll ferðamannaskip í siglingarleiðum longri enn fýra tímar. Skiparin hevur ábyrgdina av, at skipsdagbókin verður førd. Skipsdagbókin skal vera góðkend av Sjóvinnufyrisingini.

Eitt og hvørt motorskip við stærri maskinu enn 300 hk skal hava maskindagbók umborð. Maskinmeistarini førir bókina undir skiparans ábyrgd, og bókin skal verða góðkend.

Radiodagbók ella samskiftisdagbók skal vera umborð á øllum skipum, sum hava radiostøð. Bókin verður førd undir skiparans ábyrgd og nýtist ikki at vera góðkend.

Við heimild í § 300 í teirri í Føroyum galldandi sjólögini (lógar-kunngerð nr. 141 frá 01.04.1985, sum broytt við kgl. fyriskipan nr.

305 frá 7.05.1997) eru gjöllari reglur um skipsbøkur ásettar í *Bekendtgørelse for Færøerne om Skibsboeger* nr. 170 frá 16.03.1995. Í § 7 í hesi kunngerðini er ásett, at skyldan at fóra dagbók ikki er galdandi fyri fiskiskip heimahoyrandi í Føroyum, sum fóra góðkenda bók eftir reglum ásettum av heimastýrinum. Hesar reglur eru at finna í kunngerð nr. 93 frá 27.06.1994 um veiðidagbøkur og fiskivinnuhagtöl fyri færoysk fiskifør. Kunngerðin sørkir sær heimild í § 9, stk. 1 og §§ 32 og 33 í lögini um vinnuligan fiskiskap, løgtingslög nr. 28 frá 10 mars 1994 um vinnuligan fiskiskap, sum seinast broytt við løgtingslög nr. 69 frá 18. august 1998. Heimildin er kantska heldur ivasom, av tí at nevndu greinir í lögini ikki beinleiðis heimila landsstýrismanninum at áleggja skyldu at fóra skipsdagbøkur.

Nevnast kann, at tilsvarandi heimildir sum í § 300 í færoysku sjólögini eru í § 4 í lögini um skipatrygd (lög nr. 98 frá 12.03.1980, sum broytt við fyriskipan nr. 583 frá 30.06.1994). Helst átti § 300 í færoysku sjólögini at verið sett úr gildi, tá lógin um skipatrygd kom í gildi fyri Føroyar. Hesar heimildir verða nú í § 9, og tá nýggj lógin kemur í gildi, verður lógin um skipatrygd avtikin. Hinvegin er eingin heimild hjá heimastýrinum at broyta sjólögina. Verður sjólógin dagförd við seinni høvi, eiga tær reglur í sjólögini, ið hava við trygd á sjónum at gera, at verða avtiknar.

Tilbúgvningarætlanir í sambandi við fyribyrging fyri dálking frá skipum kunnu til dømis fevna um útgerð til mätting av oljuinnihaldi í vatni, ið skal pumpast yvirborð. Tílk útgerð skal vera í maskinrúminum á öllum skipum, meðan tangaskip harafturat skulu hava mätarar á öllum oljutangum.

Til tess at fyribyrgra dálking frá skipum, orsakað av eitt nú olju ella øðrum evnum í lensivatni, eru reglur í §§ 10, 15, 16, 20a, 37 og 46 í havumhvørvislögini um oljujournalir v.m. Hesar reglur fara úr gildi, tá lógin um trygd á sjónum kemur í gildi, av tí at heimildirnar til at áseta reglur um hesi viðurskifti nú eru í §§ 9, 11 og 18.

Krøvini sambært havumhvørvislögini eru hesi:

- § 10: Øll oljutangaskip 150 BRT ella størri og onnur skip 400 BRT ella størri, ið brúka olju sum brennievni, og pallar skulu fóra oljujournal.
- § 15: Flótandi evni, olja tó undantikin, ið verða förd til og frá færoyskum havnum, skulu skrásetast.
- § 16: Kemikaliutangaskip skulu fóra journal yvir øll vandamikil flótandi evni.
- § 20a: Øll skip 400 BRT ella størri og øll ferðamannaskip, ið eru góðkend til 15 ferðafólk, skulu fóra journal yvir burturkast.
- § 37: Øll oljutangaskip 150 BRT ella størri og onnur skip 400

BRT ella stórrí skulu hava góðkenda tilbúgvingarætlan fyrir oljudálkingar umborð.

- § 46: Ráðharrin kann áseta reglur um sýn av tangum á oljutangaskipum at kanna um samsvar er millum upplýsingar um fórda olju og lensingar og funnar oljuleivdir umborð.
-

- § 10. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um framleiðslu, marknaðarföring og sölù av stuttleikafórum, skipaútgerð, persónligum verndarútbúnað og öðrum lutum, ið brúktir verða umborð á skipum, undir hesum um skyldur teirra, ið marknaðarfóra nevndu fór ella lutir at taka neyðug ráð til verju móti vanda fyrir trygd, heilsu ella umhvørvi, ið kann standast av tilætlaða brúkinum av farinum ella lutinum.

Stk. 2. Lýkur far ella lutur ikki krøv sett sambært stk. 1 til trygd, heilsu ella umhvørvi, kann Sjóvinnufyrisingin steðga söluni og krevja, at seld fór og lutir verða tikan aftur, og geva neyðug boð og forboð í hesum sambandi.

- Til § 10 Stuttleikaför undir 20 BT verða vanliga ikki sýnað á sama hátt sum vinnuliga ríkin skip. Serreglan um stuttleikaför kom inn í donsku lögina um skipatrygd í 1995 og er ikki sett í gildi í Føroyum. Reglan byggir á eitt ES direktiv, men hóast Føroyar ikki eru limir í ES, verður hildið beinast at hava líknandi heimildir í feroysku lögini, ikki minst av teirri grund, at flestu stuttleikaför, ið verða innflutt til Føroyar, helst koma úr einum ES landi. Sama verður gallandi fyrir möguligan útflutning av tilíkum fórum.

Heimildin ger tað möguligt at áseta reglur um framleiðslu, marknaðarföring og sölù av stuttleikafórum. Helst verður mannagongdin tann, at framleiðarar og innflytarar skulu lata Sjóvinnufyrisingini teknigar, tekniskar frágreiðingar og annað tilfar fyrir at fáa sonevnda sniðgóðkenning („typegodkendelse“).

Viðvíkjandi skipaútgerð, persónligum verndarútbúnað v.m. verða líknandi reglur ásettar um góðkenning til tess at skapa heimild fyrir eftirliti við tilíkum útbúnað, ið kann vera av alstórum týdningi fyrir trygdina hjá skipi og manning. Heimild verður eisini at seta bann fyrir sölù av tilíkum lutum, ið roynast vandamiklir, og at krevja lutir, ið seldir eru, innaftur og at geva neyðug boð og forboð í hesum sambandi, jbr. § 10, stk. 2.

-
- § 11.** Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um skyldur avskiparans í sambandi við vøruflutning á sjónum, um bjálving, merking, inn-skiping, flutning og um uppskiping av vandamiklari vøru ella øðrum farmi, undir hesum livandi dýrum, ið krevur serlig tiltök at tryggja skip og mannalív ella fyribyrging fyri havdálking.
-

- Til § 11** Reglan um skyldur avskiparans í sambandi við vøruflutning á sjónum kom inn í donsku lögina um skipatrygd í 1992 og er ikki sett í gildi í Føroyum.

Nútímans flutningur í bingjum og øðrum afturlatnum ílötum hevur við sær, at tað bert er avskiparin, ið kann geva gjøllari upplýsingar um, hvat tað er, sum kemur umborð á skipini sum farmur, skal ikki alt latast upp og kannast. Neyðugt er tí at hava heimild til at áleggja avskiparanum at geva tilíkar upplýsingar, undir hesum eisini at áleggja honum skyldur í sambandi við bjálving, merking v.m. Verða ikki givnar rættar upplýsingar, kann tað gerast vandamikið fyri skip og manning, serstakliga tá tað snýr seg um vandamiklan farm, eisini av teirri grund, at manningin ikki verður fær fyri í einari vandastøðu at gera tað sum neyðugt er við tilíkan farm, er hann skeiwt merktur ella eru upplýsingar annars um farmin ikki eftirfarandi.

Vandamikil farmur verður bólkaður sambært IMO International Maritime Dangerous Goods Code í 9 flokkar. Nevnast kunnu t.d. spreingievni, samantrýst luftevni, eldfimur lögur, oxiderandi evni, eitrandi evni, smittuvandamikil evni, radioaktiv evni, terandi evni v.m.

Restin av greinini er í høvuðsheitum samsvarandi teimum reglum, ið galldandi eru í Føroyum, jbr. § 7, stk. 1 og 2 í lög um skipatrygd, tó við undantak av regluni um livandi dýr.

- § 12.** Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um ferðasníkar og viðferð teirra umborð.
-

- Til § 12** Reglan um ferðasníkar kom inn í donsku lögina um skipatrygd í 1998 og er ikki í gildi í Føroyum.

Ferðasníkar er ein vaksandi trupulleiki í altjóða skipaferðslu, serliga í londum, har livikorini ikki eru eins góð og í teimum meira framkomnu londunum.

Við heimild í nýggju § 5, stk. 3 í donsku lógini, er *Teknisk Forskrift om blindpassagerer i skibe* (BEK nr 9753 af 04/06/1998) sett í gildi. Fyriskipanin er ikki gallandi fyri feroysk skip. Tað liggur á skiparignum at ansa eftir, at ferðasníkar ikki koma umborð. Hendir tað, skulu teir verða viðfarnir á mansømilian hátt. Harafturat eru ásettar reglur um mannagongdir, ið skulu tryggja at tilík ferðafólk ikki verða fyri vanda ella skaða orsakað av reinsan av skipi ella last. Ikki er loyvt at avmarka teirra persónliga frælsi umborð meira enn neyðugt, og tað kann heldur ikki verða kravt, at teir gera vanligt skipsarbeiði.

Við lögini verður heimild at seta reglur, sum eru grundaðar á eina fyriskipan frá IMO um ferðasníkar, í gildi.

- § 13. Landsstýrismaðurin ásetir reglur um kanning av vanlukkum á sjónum, sum viðvíkja feroyskum skipum, og øðrum vanlukkum á sjónum við tilknýti til Føroyar, til tess at staðfesta vanlukkuorsökina og til fyribrygjan av vanlukkum.
-

Til § 13 § 13 heimilar at áseta reglur um kanning av vanlukkum á sjónum til tess at staðfesta vanlukkuorsökir og at fyribrygja vanlukkum, har annaðhvort feroysk skip eru uppií ella talan er um aðrar vanlukkur við tilknýti til Føroyar. Hvussu ein tilík skipan skal fremjast í verki, er torfört at siga nakað ítökiligt um, av tí, at tey krøv til serfrøðingar og aðrar medvirkandi í tilíkum kanningarárbeidi, sum kunnu hugsast at verða neyðug, kunnu vera reiðiliga stór og ymisk frá máli til mál.

Við IMO samtykt A. 849(20) frá 1997 varð heitt á limalondini um at samstarva í stærstan möguligan mun um kanning og uppkláring av vanlukkum, har útlendsk skip voru uppií.

Flestu lond, har sjóvinna og skipaferðsla hava týdning, leggja stóran dent á at økja um trygd teirra sjófarandi. Ein týðandi partur av hesum arbeidi er at fylgja við og skráseta allar vanlukkur til sjós, til tess at staðfesta orsökina og fyribrygja, at tilíkar vanlukkur henda aftur. Ymiskt er, hvussu hetta arbeidið er skipað frá landi til land, men vanligt er, at tilíkar vanlukkur verða skrásettar hjá viðkomandi myndugleikum, ið síðan senda fráboðan til landsins sjóvinnufyrisiting, sum hevur ta yvirskipaðu ábyrgdina av trygdini.

Dentur eigur at verða lagdur á, at endamálið við tilíkum kanningum er at finna fram til vanlukkuorsökina til tess at fyribrygja at tilíkar vanlukkur henda í framtíðini, soleiðis at bøtt verður um

trygdina. Endamálið við kanningini er ikki at taka stóðu til möguliga revsi- ella endurgaldsábyrgd orsakað av vanlukkuni.

Sambært § 301 í sjólögini skal sjófrágreiðing verða givin, eitt nú um nakar er horvin, komin álvarsliga til skaða ella er deyður ella um skip ella farmur hava verið fyrí skaða av týdningi. Endamálið við sjófrágreiðingini er so vítt gjørligt at fáa fullfiggjaðar upplýsingar um veruligu umstøðurnar, tá vanlukkan hendi og vanlukkuorsökina, undir hesum upplýsingar um viðurskifti, sum hava týdning fyrí meting um sjódyggileika skipsins ella trygdina á sjónum. Sjófrágreiðing verður givin í rættinum ella eftir umstøðunum fyrí konslum ella øðrum, ið eru góðkendir av uttanríkisráðnum at taka ímóti sjófrágreiðing. Tá biðið verður um sjófrágreiðing, skal váttað útskrift av skipsbókunum ligga við saman við manningarlista.

Undir ávísum treytum kann viðkomandi ráðharri sambært § 311 í sjólögini seta eina kanningardeildinum við einum dómara sum formanni at kanna vanlukkur, har ikki nóg góðar upplýsingar eru fingnar til vega á annan hátt, ella um atlit til trygdina á sjónum tala fyrí tí.

Í Danmark varð ein kanningardeild, *Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed*, stovnað í 1990 undir *Søfartsstyrelsen* at taka sær av at kanna vanlukkur á sjónum. Henda kanningardeildin er skipað sum sjálvstøðug deild í *Søfartsstyrelsen*, men kortini undir somu leiðslu. Deildin hevur ábyrgdina av uppkláring av sjóvanlukkum og álvarsligum arbeiðsvanlukkum umborð á donskum skipum og útlendskum skipum á donskum sjóøki.

Uppgávurnar og virkisøkið hjá kanningardeildini vórðu gjøllari lýstar í kunngerð nr. 78 frá 28. januar 2000 við heimild í *lov om sikkerhed til søs*. Henda lógin er ikki galdund í Føroyum og í lóginum um skipatrygd, sum er í gildi í Føroyum, er einki nevnt um, hvussu kanningar av vanlukkum á sjónum skulu skipast ella um serstaka kanningardeild. Sum er, er sostatt eingin lógarheimild í Føroyum fyrí virkseminum hjá kanningardeildini. Kortini verða kanningar, sum viðvíkja føroyskum skipum, gjørdar av hesi deildini, tá treytirnar sambært kunngerðini eru loknar.

§ 1 í kunngerðini er soljóðandi:

Undersøgelse af ulykker, dødsfald til søs, samt forureningsuheld i forbindelse med bunkring, hvor danske skibe er involveret, foretages af en af Søfartsstyrelsens direktør hertil oprettet Opklaringsenhed. Enheden kan også undersøge tilfælde, hvor der har været en overhængende fare for sådanne ulykker. Enheden undersøger tillige ulykker ved dykkerarbejde, der er omfattet af lov om dykkerarbejde og

dykkermateriel, samt ulykker på danske havanlæg, som ikke er omfattet af lov om visse havanlæg.

Stk. 2. Opklaringsenheden kan endvidere deltage i eller forestå undersøgelser af ulykker til søs på udenlandske skibe, såfremt der er knyttet danske interesser til ulykken. Såfremt ulykken er foregået uden for dansk territorialfarvand, foretages undersøgelsen i samarbejde med flagstatens søfartsmyndigheder.

Stk. 3. Opklaringsenhedens undersøgelsesarbejde foregår adskilt fra Søfartsstyrelsens øvrige funktioner og virksomhed. Enhedens medarbejdere kan dog i overensstemmelse med de herom gældende regler bemyndiges til at tilbageholde skibe, men deltager ikke i øvrigt i Søfartsstyrelsens tilsynsarbejde.

Endamálið við kanningunum er soleiðis lýst í § 2:

Formålet med undersøgelse af ulykker og dødsfald til søs samt forureningsuheld i forbindelse med bunkring er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken og at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser. Undersøgelserne sigter ikke mod at tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne.

Kanningardeildin fær, tá umstøðurnar gera tað neyðugt, hjálp frá sakkønum í kanningararbeiðinum. Hesir skulu umboða serligan sakkunnleika í viðurskiftum viðvíkjandi farmaskipum og fiskiskipum.

Kanningardeildin skal beinanvegin hava boð um vanlukkur ella aðrar tilburðir av hesum slag (§ 5, stk. 1 í kunngerðini):

Når et dansk handels- eller fiskeskib er involveret i kollision, påsejling, grundstødning, brand, ekslosion, lækage, slagside, kæntring, når der er sket en anden hændelse med væsentlig materiel skade til følge, eller når der om bord på skibet eller fra dette er indtruffet dødsfald eller alvorlig personulykke, skal Opklaringsenheden straks underrettes herom.

Tað er skiparin, ið hevur fráboðanarskylduna, ella um honum berst frá, reiðarin.

Kanningardeildin hevur heimild at krevja sjófrágreiðing sambært reglunum í sjólógin og kann eisini forða einum skipi at sigla, um kanningarnar krevja tað.

Í almennu frágreiðingunum um kanningar gjördar í 1997, 1998

og 1999 sæst, at tvey fóroysk skip eru kannað í hesum tíðarskeiði, eitt fiskiskip, ið sakk vestan fyri Føroyar í september í 1997 og eitt strandfaraskip, har ein maður doyði av arbeiðsvanlukku í mai 1999.

Tað verður neyðugt í sambandi við yvirtøku av skipaeftirlitnum at fáa einhvørja skipan í lag um kanningar av vanlukkum, ið tryggjar eins nágreniligar og álítandi kanningar, sum tær, ið greitt er frá frammanfyri. Dentur eigur at verða lagdur á, at endamálið við tilískum kanningum er at staðfesta vanlukkuorsökina sum ein týdningarmikil liður í tí arbeiði, ið framhaldandi eigur at verða gjort til tess at minka um talið av vanlukkum.

-
- § 14. Tá ræður um at seta altjóða reglur ella tilmæli í gildi, kann landsstýriskaðurin, útum tað sum ásett er frammanfyri í §§ 6 til 12, áseta reglur um skipasimið, útgerð, rakstur, og fyribyrging fyri havdálking. Tilíkar reglur kunnu eisini setast í gildi fyri skip, ið ikki eru fevnd av altjóða reglum.
-

Til § 14 Reglurnar í kapittul 2 hava fyri stórsta partin sín uppruna í altjóða avtalum, fyriskipaðar av IMO, ILO og øðrum altjóða felagsskapum, ið hava trygd á sjónum sum høvuðsvirksemi. Reglurnar fevna ógvuliga viða, frá stórstu havgangandi ferðamannskipum til útróðrabátar, ið royna við land. Harafturat kemur, at ein stórur partur av reglunum eru orðaðar sum tekniskar forskriftir, har minstu smálutir verða reguleraðir.

Samstundis sum lógin frá 1951 um eftirlit við skipum, (*lov nr. 117. af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe*) hevði ávisar høvuðsreglur um trygd v.m. í sjálvari lögini, hevði hon í § 6 soljóðandi heimild til ráðharran at áseta nærrí reglur: “*Alle fornødne forskrifter til nærmere fastsættelse af de krav, som på grundlag af de foranstående hovedregler stilles til skibs og maskineris bygning og udstyr, udstedes af ministeren for handel, industri og seofart.*“

Í galddandi lóg frá 1980 um skipatrygd eru heimildirnar vorðnar viðari (§§ 2, stk. 5 til 8). M.a. hevur avvarðandi ráðharri heimildir til at áseta gjöllari reglur um skipabygging, útgerð, farmamerki o.s.f.r., uttan at lógin sjálv hevur stórvegis fyriskipanir um hesi viðurskifti.

Tann í Danmark galddandi lóg um trygd á sjónum er farin longri og gevur í § 3 ráðharrenum heimild til at „*fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om...*“, síðan koma nøkur dømi um hvørjar reglur ráðharrin kann áseta. Viðmerkingarnar til lögina siga

greitt, at tað snýr seg um dömi, sum ikki skulu skiljast sum nokur verulig avmarking av heimildum ráðharrans at áseta gjøllari reglur innan lögarkarmin.

Lógin er, eins og tær lógor, ið voru galdandi frammanundan henni, í stóran mun skipað sum heimildarlög. Tað er helst ógjørligt at löggeva á annan hátt um viðurskifti, ið fevna so víða sum frá krøvum til tekniskar innleggingsar í ávísum skipaslögum til krøv um upplýsingar avskiparans um innihald í farmasendingum. Kortini eru heimildirnar í sjálvum lógartekstinum avmarkaðar og ikki, sum í galdandi donsku lögini, so víttgangandi, at nærum eingin avmarking er í lögini.

Tá ræður um altjóða reglur, sum Føroyar eru bundnar av, er tó ásett í § 14, at landsstýrismaðurin fær heimild at seta tilíkar reglur í gildi útum tað, sum fyriskrivað er í §§ 6 til 12.

Í § 5 er ásett, at landsstýrismaðurin á hvørjum ári skal kunna løgtingið um tær reglur, ið settar eru í gildi til tess at tryggja innlit løgtingsins. Harafturat er ásett í kapittel 9, at uppskot til lögarbroytingar og kunngerðir v.m. skulu sendast einum samstarvsráði til ummælis, har avvarðandi vinnu- og yrkisfelög eru umboðað, áðrenn tær verða settar í verk, sbr. § 45.

Altjóða reglur um skipatrygd v.m. fevna í høvuðsheitum um ferðamannaskip í altjóða sigling og um farmaskip, 500 tons ella størri í altjóða sigling. Eitt nú eru fiskiskip og strandfaraskip stórt sæð óregulerað í altjóða reglum, og tí verður tað hildið at vera rætt, sbr. seinasta pettið í § 14, at skapa möguleika fyri, í tann mun tørvur er á tí, at lata tilíkar reglur koma í gildi fyri hesi skipaslög. Sum dömi kann verða nevndur Torremolinos sáttmálin frá 1977/93 um fiskiskip, ið ongantíð er vorðin formliga galdandi, av tí at ov fá lond hava tikið undir við honum. Kortini hava fleiri lond, eitt nú øll ES londini og Ísland, sett hann í gildi sum tjóðarrætt.

§ 15. Skip, hvors kjølur er strektur, ella sum er á samsvarandi byggistigi, tá reglur, givnar sambært §§ 6 til 12 og § 14 koma í gildi, kann verða undantikið heilt ella partvist. Neyðug fyrivarni skulu tó havast fyri verju fyri havdálking, trygd og heilsu eins og skipaslagi og brúk av skipinum.

Stk. 2. Landsstýrismaðurin kann áseta lagaligari reglur fyri skip, minni enn 20 BRT ella styttri enn 15 metrar ella varðveitingarverd skip.

Til § 15 Stk. 1: Samsvarandi reglur er longu í gildi í Føroyum, sí § 8 í lögini um skipatrygd. Meðan høvuðsreglan er, at nýggj krøv eru galdandi fyri øll skip, er í § 15, stk. 1 skapt heimild fyri, at skip, hvørs kjølur er strektur, ella sum eru á samsvarandi byggistigi, tá nýggjar reglur verða givnar, kunnu verða undantíkin heilt ella partví, tó soleiðis, at serlig fyrivarni skulu verða tíkin, tá tað snýr seg um verju móti havdálking og trygd v.m.

Heimildin at veita undantøk er galdandi bæði fyri skip undir bygging á føroyskum skipasmiðjum og fyri skip, ið verða keypt úr útlondum. Ofta verður ført fram, at skipasýnið setir ov stór krøv til skip, ið verða keypt eitt nú úr grannalondum, har krøv til trygd mugu haldast at vera eins strong sum í Føroyum. Sambært mannagongdunum hjá skipasýninum er høvuðsreglan tann, at innflutt skip, sum eru eldri enn 15 ár, skulu líka somu krøv sum nýbygd skip, tó verður hugt at hvørjum skipi sær, og rímilig undantøk kunnu verða veitt, um trygdin ikki verður sett í vanda.

Stk. 2: Í galdandi lög um skipatrygd § 2, stk. 5 seinasta petti er nærum einsljóðandi heimild til at áseta lagaligari reglur fyri smærri skip og varðveitingarverd skip. Lögini er sum høvuðsregla galdandi fyri øll skip, men hildið verður rímiligt at kunna víkja frá ávísum krøvum fyri hesi skip. Gjøllari reglur um varðveitingarverd skip eru ásettari í *Teknisk forskrift om bevaringsværdige skibe* frá 15. desember 1995. Í Føroyum er tað Føroya Forminnissavn, ið ger av, hvørji skip eru varðveitingarverd sambært teimum reglum, ið ásettari eru í fyriskipanini.

Kapittul 3, skipasýn

Sambært § 2, stk. 2 er tað Sjóvinnufyrisitingin, ið fyrisitur lögina undir ábyrgd landsstýrismansins. Nøkur av høvuðsevnunum í umsitingini verða:

- Lógarfyrireiking og -smíð: lög um trygd á sjónum, manningarlög, sjómannalög, mynstringarlög, lög um skipaskráseting og lög um altjóða skipaskráseting.
- Áseting av nærrí reglum við heimild í lög um trygd á sjónum, ið verða kunngjørdar í Fráboðanum frá Sjóvinnufyrisitingini, í staðin fyri sum nú í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*.
- Gerð av kunngerðum v.m., ið neyðugar eru til uppihalding og dagføring av aðrar lóggávu undir Sjóvinnufyrisitingini.
- Umsiting av samskiftinum við IMO og aðrar avvarðandi altjóða felagsskapir og stovnar. Sama hvussu viðurskifti Føroya við IMO v.m. verða skipað, er neyðugt at fylgja við í tí, sum hendir

í altjóða samstarvi, av tí at flestu reglur á ökinum hava sín uppruna í altjóða sáttmálum.

- Umsiting og útinning av lóggávuni nevnd omanfyri, undir hesum útskriving av sjóvinnubrøvum (STCW – sertifikatum) og neyðugt samstarv við sjóvinnuskúlarnar í hesum sambandi.
- Sýn av skipum, undir hesum kanningar av vanlukkum á sjónum v.m.

Í kapittul 3 er gjöllari fyriskrivað, hvussu skip verða sýnað, og hvør hefur ábyrgd av hesum, meðan hinum uppgávurnar, ið Sjóvinnufyrisitingin hefur at umsita, eru umrøddar aðrarstaðni.

§ 16. Skip verða sýnað av Sjóvinnufyrisitingini ella teimum, sum landsstýrismaðurin heimilar til tess.

Til § 16 Sambært lögini er tað sum hóvuðsregla Sjóvinnufyrisitingin, ið stendur fyrir og hefur ábyrgdina av, at tey fyriskrivaðu sýnini verða gjörd. Landsstýrismaðurin kann kortini heimila óðrum at sýna skip undir ábyrgd móttvegis Sjóvinnufyrisitingini. Her verður serliga hugsað um klassafelög, ið frammanundan gera reglulig sýn av klassaðum skipum. Klassasýn fevna í hóvuðsheitum um skrokk, maskinarí og ravnagnsinnleggingar, meðan eitt nú krøv til manning, trygdarútgerð, tilbúgving v.m. (tey sonevndu operationellu krøvini) ikki hoyra undir klassan, men undir Sjóvinnufyrisitingina. Vanligt er at siga, at uml 80% av sýnsarbeiðinum hoyrir undir klassan, meðan hini 20%ini hoyra undir Sjóvinnufyrisitingina. Hetta er kortini bert gallandi fyrir skip, sum eru í klassa.

Tað er tí reiðiliga náttúrligt, og er eisini gallandi í flestu grannalondunum, at góðkend klassafelög fáa til uppgávu at gera sýnsarbeiðið fyrir tað almenna, táknið um tey skip, sum eru í klassanum. Hetta verður vanliga gjört við einari avtalum millum Sjóvinnufyrisitingina og klassan, einari sonevndari klassaavtalum, har uppgávur, treytir og ábyrgd eru gjöllari avtalaðar. Grundreglurnar í sambandi við heimildir til klassafelög at gera kanningar og sýn vegna tað almennu sjóvinnufyrisitingina eru lýstar í SOLAS-, MARPOL- og farmamerkjásáttmálunum og í IMO samtykt A.739 (18) *Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration*.

Sjálv um Sjóvinnufyrisitingin hefur heimilað klassanum at sýna, verða tey sýn, ið klassin ger, gjörd undir ábyrgd fyrisitingarinnar.

Somuleiðis er tað Sjóvinnufyrisingin, ið hefur eftirlit við, at tað sýnsarbeiðið, sum klassin ger sambært avtaluni, verður gjort forsvarliga og sambært galldandi reglum.

Ein av grundunum til, at tilíkar klassaavtalur eru so vanligar, er at tað almenna á henda hátt sparir arbeiði, sum í staðin verður gjort av tí privata klassafelagnum, sum skal hava gjald fyrir sitt arbeiði. Samanumtikið verður tað helst dýrari fyrir reiðaríni, at klassin eisini ger sýnsarbeiðið fyrir tað almenna, ið vanliga ikki tekur fult gjald fyrir sitt sýnsarbeiði.

Umframt klassan kann talan vera um at lata onnur privat felög, so sum samskiftisfyritøkur, ravnagnsfyritøkur og aðrar fyritøkur við serkunnleika hvør á sínum øki, og privatpersónar, eitt nú royndar navigatorar og maskinmenn, gera sýnsarbeiði av ávísum slag og í ávísum fórum.

-
- § 17. Sjóvinnufyrisingin góðkennir brúk av skipum, undir hesum siglingarøki og ferðamannatal v.m., og veitir neyðug loyvisbrøv og onnur próvkjøl í hesum sambandi.

Til § 17 Ásett er, at Sjóvinnufyrisingin skal góðkenna brúk av skipum. Hetta verður gjort við teimum sonevndu teknisku fyriskipanunum, sum eru galldandi fyrir tey ymisku skipasløgini: Fiskiskip, farmskip, ferðamannaskip og stuttleikaskip. Lýkur skipið galldandi krøv sambært viðkomandi fyriskipanum, útskrivar Sjóvinnufyrisingin siglingarloyvi, og harvið er skipið góðkent til tað ætlaða brúkið. Í siglingarloyvinum er ásett hvat brúk, skipið er góðkent til, loyvda siglingarøkið og fyrir ferðamannaskip eisini loyvt ferðafólkatal.

Umframt kravda siglingarloyvið skulu fleiri onnur próvkjøl vera umborð, eitt nú:

- er skipið í klassa, skal tað hava próvkjøl innan tey øki, klassin sýnar, t.d. styrki, maskinarí og innrætting til fyribryrgjan fyrir havdálking,
- er skipið ikki í klassa, skal tað hava tilsvarandi próvkjøl frá myndugleikanum,
- próvkjøl fyrir trygdarútgerð, t.d. bjargingarbátar og davidar,
- farmamerkispróvkjal (handilsskip),
- próvkjal fyrir skipastødd (málibræv),
- lossingaramboð, undir hesum deksranar,
- samskiftisútgerð og navigationstól,
- skip yvir 20 tons skulu hava manningarskjål.

Av øðrum próvskjølum til handilsskip yvir 500 tons og ferðamannaskip kann nevnast ISM-próvskjal. Ferðamannaskip, sum skulu hava árligt sýn, skulu hava serligt próvskjal, sum våttan fyri, at skipið kann hava ferðafolk umborð.

Onnur skip, sum føra vandamiklan farm, t.d. olju, gass og kemikaliir, skulu hava serlig próvskjøl fyri, at tey kunnu føra henda farm. Umfamt hetta skulu hesi skip eisini hava våttan frá myndugleikunum um, at verður talan um álvarsliga dálking, verður endurgjald partvis rindað úr einum altjóða grunni til hetta endamál.

Umborð á öllum skipum skal vera eitt tjóðskaparbræv, sum staðfestir eigaraviðurskifti og tjóðskap.

Skip skulu góðkennast bæði tá talan er um nýbygging, innflutning og munandi umbygging.

Við nýbygging skal Sjóvinnufyrisingin hava tekningar, byggi-frágreiðingar og aðrar viðkomandi upplýsingar til góðkenningar, áðrenn byggingin byrjar. Innflutt skip skulu góðkennast, áðrenn tey fáa siglingarloyvi, og er talan um munandi umbygging, har for-treytirnar fyri gallandi siglingarloyvinum kunnu verða broyttar, skal skipið góðkennast av nýggjum fyri at varðveita siglingarloyvið. Tá metast skal um støddina á umbyggingini, verður fíngið eftir, um vektin á skipinum er broytt so nógv, at hetta hevur fíngið ávirkan á kjölfestið, um støddin á skipinum er broytt, um broytingar eru gjördar, sum kunnu ávirka styrkina á skipinum, um skipið hevur fíngið aðra høvuðsmaskinu og um stórar umbyggingar eru framdar í manningarrúmum v.m.

Verður staðfest við seinni sýni, at skipið ikki lýkur tær treytir, ið gallandi eru sambært teknisku fyriskipanunum, og verða tey funnu brekini ikki rættað, kann Sjóvinnufyrisingin taka siglingarloyvið aftur, um tað snýr seg um brek av ávísum týdningi fyri trygd v.m.

§ 18. Sjóvinnufyrisingin, ella tann sum er heimilaður eftir § 16, ger hesi sýn:

- Fyrsta sýn í sambandi við at nýbygt, munandi umbygt ella innflutt skip verður tikið í brúk,
- regluligt sýn við tíðarvissum millumbilum eftir nærrí ásetingum, og
- eykasýn, sum umstøður krevja.

Stk. 2. Landsstýriskaðurin ásetir nærrí reglur um sýn av skipum og skyldur reiðarans og skiparans í hesum sambandi. Landsstýriskaðurin kann áseta reglur um, at ávísum skip ikki skulu sýnast.

Stk. 3. Landsstýriskaðurin kann somuleiðis áseta reglur um eftirlit við útgerð v.m., nevnd í §§ 6, 7, stk. 2 og §§ 8 - 10.

Til § 18 Fyri at Sjóvinnufyrisitingin kann tryggja, at skipini lúka ásetingarnar í lögini og teimum teknisku fyriskipanunum, er neyðugt, at skipini verða sýnað eftir nærrí ásettum reglum og við nærrí ásettum millumbilum.

Fyrsta sýn, eisini nevnt høvuðssýn, verður hildið tá skip fyrstu ferð verða tikan upp í skipaskránná, annaðhvort sum nýbygd ella innflutt. Er talan um munandi umbyggingar verður skipið mett sum nýbygt tá ræður um sýn.

Reglurnar um sýn eru gjøllari lýstar í *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen nr.3/88*. Skilað verður millum ferðamannaskip, farmaskip og fiskiskip.

Høvuðssýn fevnir um kanning av skrokki, maskinarfi og útgerð. Somuleiðis fevnir sýnið um kanning av byggitlfari, lensiskipanum, ketlum, høvuðs- og hjálpmotorum, ravnangsinnleggingum, samskiftisútgerð, bjargingar- og brunaútgerð, siglingartólum, útgerð til fyribryging av dálking v.m.

Regluligt sýn, ið skal verða hildið við tíðarvissum millumbilum, skal tryggja, at skipið framvegis lýkur øll krøv, ið vórðu sett skipinum við høvuðssýn umframt mögulig nýggj krøv. Regluligt sýn kann vera bæði fullfiggað sýn og sýn til trygging av, at ávis krøv eru lokin, eitt nú botnsýn, samskiftissýn, fríborðsýn v.m. Krøvini til titteika av sýni eru ymisk, alt eftir um talan er um konstruktiv krøv ella krøv til sjálva útgerðina umborð.

Eykasýn krevst eitt nú um ávisir partar av skipinum eru umbygdir ella umvældir eins og um útgerðin er munandi broytt. Eykasýn merkir eisini, at Sjóvinnufyrisitingin kann gera ófráboðað sýn.

Við heimild í stk. 2 verða nærrí reglur um sýn av skipum ásettár. Hesar reglur finnast í dag í omanfyrinevndu teknisku fyriskipan frá *Søfartsstyrelsen*. Høvuðsreglan er, at øll skip eru fevnd av lögini (sbr. § 1, stk. 1) og koma sostatt undir reglurnar um sýn. Tó kunnu frávik verða gjørd fyri smáskip, frítíðarskip og aðrar flótandi eindir, ið víkja so nögv frá vanligum skipum, at sýn ikki eigur at verða kravt. Heimildin at áseta tilíkar reglur fyri ávis skip skal skiljast soleiðis, at tað snýr seg ikki um einstök skip, men heldur um ávis slög av skipum.

Stk. 3. Á sama hátt sum sýn av skipum kunnu reglur setast um eftirlit við teirri í §§ 6, ,7 stk. 2 og §§ 8 - 10 nevndu útgerð v.m.

§ 19. Starvsfólk hjá Sjóvinnufyrisitingini og onnur, sum eru heimilað at

sýna skip, hava í arbeiði sínum rætt til utan rættarúrskurð at fara umborð á öll skip móti at vísa gildugt lögmaðisprógv.

Stk. 2. Lögmaðisprógv skal vísast hvørja ferð farið verður umborð at sýna skip, um hetta verður kravt.

Stk. 3. Reiðari, skipari og maskinstjóri ella tey, ið virka teirra vegna, hava skyldu at veita starvsfólkinum hjá Sjóvinnufyrisingini og øðrum heimilaðum neyðuga hjálp og geva allar upplýsingar.

Stk. 4. Síggjast skal til, at skipið ikki verður tarnað óneyðugt og at arbeiðið umborð ikki verður órógvað meira enn neyðugt er.

Til § 19 Starvsfólk hjá Sjóvinnufyrisingini, eins og onnur sum eru heimilað at sýna skip, hava rætt til at fara umborð í sýnsorindum utan frammanundan at hava fingið rættarúrskurð. Hetta er eisini gallandi fyri skip undir bygging. Hetta er longu gallandi sambært lögini um skipatrygd og verður hildið at vera neyðugt at lætta um arbeiðið, so at sleppast kann undan seinkingum, tá eitt mál hevur skund. Ein onnur orsøk er, at myndugleikarnir sambært altjóða reglum hava ávisar skyldur at tryggja, at føroysk skip líka tey ásettu trygdarkrövini. Skuldi tað hent, at Føroyar gerast limir í havnaeftirlitskipanini (*Port State Control*), verður tað eisini ein skylda mótvægis hinum limalondunum at kanna eitt ávíst tal av fremmandum skipum, ið koma í føroyskar havnir.

Lögmaðisprógv (legitimatión) skal vísast, um biðið verður um tað til tess at tryggja, at tann, ið hevur ábyrgdina umborð, veit at tað snýr seg um sýn.

Reiðari og aðrir, ið varða av skipinum, hava skyldu at vera sýnsfólkinum til hjálpars og veita allar upplýsingar, ið neyðugar eru í sýnsarbeiðinum. Hinvegin áliggur tað sýnsfólkinum at leggja arbeiðið soleiðis til rættis, at tað slepst undan óneyðugum tarni fyri skipið og arbeiðið umborð.

§ 20. Stjórin fyri Sjóvinnufyrisingini, skipasýnsfólk og annað starvsfólk hjá fyrisingini hava ikki loyvi at taka lut í nøkrum reiðarvirksemi ella virksemi, ið hevur við skipabygging, skipaumvaeling ella solu av skipaútgerð v.m. at gera ella vera limir í stjórn ella nevnd í felögum, ið fáast við tilíkt virksemi, ella hava virknan leiklut í yrkisfelögum innan sjóvinnuna. Eiheldur er loyvt teimum at átaka sær lönað starv fyri tilíkt virksemi.

Stk. 2. Í aðrar mátar er kapittul 2 í fyrisingarlögini gallandi

Til § 20 Sambært kapittul 2 í fyrisitingarlögini eru ávísar reglur galdandi um gegni teirra, ið starvast í almennu fyrisitingini. Hesar reglur eru eisini galdandi fyri starvsfólk ið hjá Sjóvinnufyrisitingini.

§ 20 stk. 1 hefur sína fyrimynd í lögini frá 1951 um sýn av skipum. Hildið verður, at arbeiðið hjá Sjóvinnufyrisitingini, ið fevnir um eitt so týdningarmikið öki sum skipatrygd, og sum harafturat gevur fyrisitingini so umfatandi myndugleika á økinum, krevur at starvsfólk ið er óheft av öllum áhugamálum, ið kundu givið illgruna um teirra gegni. Hetta skal ikki skiljast soleiðis, at starvsfólk og onnur ikki kunnu eiga partabrøv í reiðaravirksemi ella vera limir í yrkisfelögum. Avgerandi er, at viðkomandi ikki skal hava virknan lut í tilíkum virksemi sum ásett í § 20.

§ 21. Løgregla, tollrarar, arbeiðseftirlit og havnamyndugleikar skulu uttan óneyðugt drál boða Sjóvinnufyrisitingini frá, verða tey varug við umstöður, sum eru í stríð við lögina ella reglur ásettar við heimild í lögini.

Stk. 2. Læknar skulu upplýsa Sjóvinnufyrisitingini um staðfestast kann ella illgruni er um, at ein persónur hefur verið fyri heilsuskaðiligi ávirkan í arbeiði umborð.

Stk. 3. Landsstýriskaðurin ásetir reglur um skyldu at boða frá arbeiðsvanlukkum, eitran, arbeiðssjúkum og øðrum viðurskiftum av týdingi fyri trygd og heilsu.

Til § 21 Í stk. 1 er álagt løgreglu, tollarum, arbeiðseftirliti og havnamyndugleikum at boða Sjóvinnufyrisitingini frá, um tey verða varug við umstöður, sum eru í stríð við lögina ella reglur ásettar sambært lögini. Hetta verður hildið at vera neyðugt til tess at fyribyrja, at vanlukkur standast av brekum, ið høvdu kunnað verið rættað, um sjóvinnumyndugleikarnir høvdu vitað um brekini.

Stk. 2: Læknar, ið annars hava umfatandi tagnarskyldu, hava fráboðanarskyldu um heilsuskaðilig viðurskifti umborð. Endamálið er at útvega myndugleikunum neyðugar upplýsingar um grundirnar til arbeiðsskaðar, eitt nú tá tað snýr seg um flutning av vandamiklum farmi. Allir sjómenn skulu til læknakanningar við regluligum millumbili, og tað kann tí hugsast, at læknar gerast kunnugir við umstöður umborð, ið elva til heilsuskaða. Tað er tí umráðandi, at hesar upplýsingar koma til kunnleika hjá røttu myndugleikunum í sam-

bandi við fyribyr gjandi arbeiði. Á hendar hátt slepst eisini undan, at sjómaðurin sjálvur skal boða frá tilíkum viðurskiftum.

Nærri reglur verða ásettar av landsstýrismanninum um hesi viður-skifti.

Kapittul 4, klassin v.m.

Altjóða klassafelög, ið søguliga hava sín uppruna í London í 18. øld, hava í dag sera stóran týdning fyrir skipatrygd og trygd á sjónum sum heild. Klassarnir, ið eru privat vinnurekandi felög, hava gjøgn-um tíðirnar bygt upp eina umfatandi vitan, ikki bert um tey skip sum eru í teirra eigna klasa, men um skipaferðslu og -trygd sum heild. Tey störstu klassafelögini hava eisini virknan lut í fyrireiking og tilevning av altjóða sáttmálum um trygd á sjónum.

Tá eitt skip er skrásett sum klassað í einum góðendum klassafelag, er tað at rokna sum ein óheft trygd fyrir, at tey minstukrøv, ið felagið hefur sett til bygging og útgerð av skipinum, eru lokin. Krøvini hjá klassafelögunum byggja á altjóða reglur og eru ikki lakari enn tey krøv, ið galldandi eru sambært hesum reglum Høvuðs-uppgávurnar hjá einum klassafelag eru at klassa skip eftir teimum reglum, ið galldandi eru fyrir viðkomandi klassafelag og at gera lógarásett klassasýn. Tey góðendu klassafelögini hava stórt sæð sama standard og eru samskipað í einum altjóða klassafelag *International Association of Classification Societies* (IACS).

§ 22. Landsstýrismáðurin kann við nærrí ásettum treytum løggilda klassafelög, aðrar fyritøkur ella einstaklingar til at sýna skip vegna Sjóvinnufyrisingina og við ábyrgd mótvægis fyrisingini. Løggilding kann eisini fevna um útrokningar, kannningar og uppmátingar av skipum og útskriving av loyvisbrøvum.

Stk. 2. Landsstýrismáðurin kann við nærrí ásettum treytum løggilda fyritøkur ella einstaklingar til við ábyrgd mótvægis Sjóvinnufyrisingini, at gera arbeiði, ið krevja góðkenning og at gera kannningar og royndir við skipum, útgerð og øðrum, ið krevja góðkenning.

Stk. 3. Sjóvinnufyrisingin hefur ikki skyldu til sjálv at gera arbeiði, sum er fevnt av løggilding sambært stk. 1 ella 2 omanfyri.

Stk. 4. Er løggilding veitt sambært stk. 1 ella 2, kann Sjóvinnufyrisingin gera avtalu um avmarkingar av ábyrgdini hjá tí løggilda fyrir skaðar, ið henda av einföldum ósketni í sambandi við arbeiði, sum løggildingin fevnir um.

Til § 22 Sambært § 16 er tað sum høvuðsregla Sjóvinnufyrisingin, ið sýnar skip. Vist verður til viðmerkingarnar til § 16. Sambært § 22 er heimild at veita øðrum, undir hesum fyrst og fremst klassafelögum, løggilding at sýna skip undir ábyrgd fyrisingarrinnar. Í hesum sambandi kann verða nevnt, at krøvini hjá klassafeløgunum í stóran mun eru tikin við í reglurnar hjá Søfartsstyrelsen.

Áherðsla eיגur at verða løgd á, at tað eru myndugleikarnir, ið hava fullu ábyrgdina av, at tey skip, ið sigla undir feroyskum flaggi, lúka øll krøv, ið ásett eru í teimum altjóða sáttmálum, ið landið er bundið av. Til tess at halda hesar skyldur, er tað eitt grundleggjandi krav, at landið setir á stovn og heldur uppi einum fullgóðum eftirliti við teimum skipum, ið sigla undir landsins flaggi. Hesi krøv fevna m.a. um

- at forða hesum skipum at sigla, lúka tey ikki øll krøv sambært altjóða reglum og standardum,
- at kanna skipini regluliga til tess at tryggja, at tey til hvørja tíð lúka krøvini sambært teimum loyvisbrøvum, ið útskrivað eru av myndugleikunum,
- at seta tiltök í verk móti teimum skipum, ið hava brotið altjóða reglur, sama hvar brotið er framt,
- at skapa heimildir í landsins lögum at revsa brot á altjóða reglur og standardir, og
- at hava umsjón við og tryggja, at manningin fær ta kravdu útbúgvingina og útskriva loyvisbrøv samsvarandi, eins og hava eftirlit við, at útbúgvingin til hvørja tíð lýkur altjóða krøv.

Tað er landsins Sjóvinnufyrising, ið undir ábyrgd landsstýrismansins hevur til uppgávu at útinna neyðuga eftirlitið. Av tí at flestu farmaskip yvir ávísa stødd, eins og ferðamannaskip, eru í einum klassafelag, ið sum nevnt frammanfyri í viðmerkingunum til § 16, longu hevur eftirlit við meginpartinum av trygdarkrøvunum, er tað alt meira vanligt, at myndugleikarnir lata klassan gera tað sýnsarbeiðið, ið annars liggar á myndugleikanum at gera.

Í stk. 1 er skapt heimild fyrir, at ein tilík skipan eisini kann verða sett í verk í Føroyum fyrir øll skip. Tó má nevnast, at ein tilík skipan í verki helst fyrst og fremst verður galldandi fyrir farmaskip, ferðamannaskip og storri fiskiskip, sum longu eru í klassa.

Sum eitt náttúrligt lið í arbeiðinum kann viðkomandi klassi eisini heimilast at útskriva tey loyvisbrøv, ið staðfesta, at sýnið er gjort og treytirnar funnar at vera loknar.

Heimild er eisini at løggilda aðrar syritøkur enn klassarnar og somuleiðis einstaklingar at gera sýnsarbeiði, útrokningar, kanningar og mátingar. Her verður einamest hugsað um seruppgávur, sum

viðkomandi fyritoka ella einstaklingur hevur serkunnleika til, eitt nú útrokning av kjølfesti og uppmáting av skipum v.m.

Stk. 2. Heimilað er landsstýrismanninum at læggilda fyritókur ella einstakar persónar til at gera arbeiði, sum krevja góðkenning. Dömi um hetta eru sveisiarbeiði á berandi konstruktiónir, innleggjan av el og innleggjan av eldslökkiútgerð v.m.

Stk. 3. Høvuðsgrundin til at veita læggilding til privat virki v.m. at gera arbeiði, ið krevur góðkenning, er at minka um arbeiðsbyrðina hjá almennu fyrisitingini, og harvið eisini minka um útreiðslurnar hjá tí almenna. Ein fylgja av hesum er hinvegin, at tað privata virkið, ið ger arbeiðið skal hava gjald, ið reiðarin má rinda, er ikki onnur skipan galddandi. Tað ber tí ikki til, at Sjóvinnufyrisitingin skal hava skyldu til at gera arbeiði, ið eru fevnd av læggilding. Hetta forðar sjálvandi ikki fyrir, at tilík arbeiði kunnu verða gjord av fyrisitingini, eitt nú um viðkomandi privatvirki er hindrað av einari ella aðari grund, og arbeiðið hevur skund. Í tilíkum fórum er heimild hjá Sjóvinnufyrisitingini at taka gjald, sí § 48.

Stk. 4. Tað almenna hevur endurgjaldsábyrgd móttvegis reiðara og øðrum, ið verða fyrir peningamissi orsakað av skeivum avgerðum ella vantandi tiltökum fra Sjóvinnufyrisitingini, um krövni til endurgjaldsskyldu annars eru lokin. Har klassi ella annað privat virki handlar við myndugleikagóðkenning og ger seg sekan í tilsvarandi atburði, hevur tað almenna somuleiðis endurgjaldsskyldu móttvegis reiðaranum o.o. fyrir tilíkar skaðar. Í hesum seinna férinum hevur tað almenna aftursóknarkrav móti tí privata, ið voldi skaðan.

Í klassaavtaluni eru vanliga avtalaðar nærrí reglur um hetta aftursóknarkrav. Er skaðin gjördur við vilja ella av grovum ósketni hevur tað almenna fult aftursóknarkrav. Er skaðin hinvegin gjördur av einföldum ósketni (*simpel uagsomhed*) er aftursóknarkravið vanliga avmarkað til ávísa upphædd. Nevnt kann verða, at í galldandi donsku klassaavtaluni er henda upphæddin Dkr. 5 mió., men samráðingar eru um broyting av avtaluni, og verður upphæddin helst hækkað.

§ 23. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um at nýbygd og innflutt skip, 24 metrar til longdar ella longri, og øll skip 45 metrar til longdar ella longri skulu vera í góðkendum klassafelagi.

Til § 23 Tann heimild, ið landsstýrismaðurin fær til at áseta reglur um, at ávíð skipaslög skulu vera í klassa, er avmarkað til bert at galda fyrir nýbygningar og innflutt skip 24 m. longri og verandi skip 45 m. ella

longri. Tað kunnu sostatt einans vera heilt fá av teimum skipum, ið eru í flotanum tá lógin kemur í gildi, sum heimildin fevnir um.

Verður avgerð tикин um at privatisera ein storrri part av sýnsarbeiðinum, kann heimildin verða brúkt, tó bert um klassafelöginu góðkenna at taka viðkomandi skip í klassa.

Kapittul 5, um ábyrgd

Reglurnar í §§ 24 til 29 eru stórt sæð einsljóðandi og kapittul 6 í gallandi lög um skipatrygd. Her verður støða tикин til ábyrgdina hjá reiðara, skipara og manning av at reglurnar verða hildnar.

-
- § 24. Reiðarin skal síggja til, at brek við skipi ella útgerð av týdningi fyri trygd, arbeiðsumhvørvi ella dálking, sum hann er vorðin kunnugur við, verða umvæld uttan drál.

Stk. 2. Reiðarin skal syrgja fyri, at skipið verður sýnað sambært gallandi reglum og hevur gildug loyvisbrøv.

Stk. 3. Reiðarin skal tryggja skiparanum umstøður at líka tær skyldur, ið hvíla á honum.

- Til § 24 Sambært § 24 er tað reiðarin, ið hevur høvuðsábyrgdina av, at brek við skipi ella útgerð, ið hava týdning fyri trygd, arbeiðsumhvørvi ella dálking, verða umvæld. Tó hevur reiðarin bert ábyrgd av at rætta tey brek, hann er vorðin kunnugur við. Við teimum nóg betri samskiftismöguleikunum í dag verður tað kortini torførari hjá einum reiðara at sleppa sær undan sínum skyldum við tilvísing til, at hann visti ikki, hvussu til stóð. Tann skiparin, ið verður varur við brek meðan skipið er í sjónum, kann lættliga tryggja sær prógv fyri, at reiðarin hevur fingið hetta at vita, eitt nú við at geva boðini skrívliga.

Sambært § 64 í sjólóginu hevur skiparin fulltrú til reiðarans vegna at gera avtalur um neyðugt viðlíkahald av skipinum v.m. Hetta er ein regla, ið gevur skiparanum heimild mótvægis triðjamanni og gevur sostatt ikki skiparanum nakran sjálvstøðugan myndugleika mótvægis reiðaranum til at gera tað, sum neyðugt er til tess at líka lögarkrøv um viðlíkahald v.m. av skipinum.

Tað er somuleiðis reiðarin, ið skal syrgja fyri, at skipið verður sýnað og hevur kravd loyvisbrøv.

Reiðarin hevur somuleiðis skyldu at veita skiparanum arbeiðsumstøður og fíggings, ið gera tað möguligt hjá skiparanum at líka sínar skyldur.

§ 25. Skiparin skal síggja til, at skipið er í góðum standi til trygdar- og heilsuumstøður, og at arbeiðið umborð verður forsvarliga lagt til rættis.

Stk. 2. Skiparin skal síggja til, at allar innrættingar fyriskrivaðar til fyribyrging fyri havdálking, eru í góðum standi og kunnu nýtast til endamálið.

Til § 25 Reglurnar í § 25 hava samband við reglurnar í § 58 í sjólóginum um skyldur skiparans at hava umsorgan fyri, at skipið er sjódygt, tá farið verður avstað, undir hesum, at tað er neyðturviliga mannað og provianterað. Harafturat er ásett í § 49 í sjómannalóginum, at skiparin hevur hægsta myndugleika umborð.

Meðan reiðarin sambært § 24 hevur yvirskipaðu ábyrgdina, er ábyrgd skiparans sambært § 25 avmarkað til trygdar- og heilsuumstøður umborð, forsvarliga tilrættalegging av arbeiðinum og at tryggja, at neyðugar innrættingar til fyribyrging fyri havdálking eru í standi.

§ 26. Tann, ið stendur fyri arbeiðinum umborð, skal síggja til, at manningin er neyðturviliga vard móti vanlukkum og heilsuskaða, og skal við leiðbeining og eftirliti tryggja, at arbeiðið verður gjört á tryggan hátt við atliti til vanlukku- og heilsuvandan.

§ 27. Manningin skal gera sítt til, at tey ráð, ið tikan eru at tryggja móti vanlukkum ella skaða, virka eftir ætlan.

§ 28. Tað liggur á öllum, ið umborð eru, at virða tey trygdarráð, ið tikan verða til tess at tryggja, at skipið er sjódygt og at mannalív á sjónum eru tryggjað á bestan hátt.

Til §§ 26 – 28 Reglurnar í § 26 eru líkar reglunum í § 52 í sjómannalóginum, ið fer úr gildi, jbr. § 58, stk 2. Lutvist av teirri grund, at somu reglur sum í § 26 eru í gildi í gallandi lög um skipatrygd § 25 og lutvist tí, at tað má haldast at vera ein fyrimunur at hava reglur um ábyrgd av trygdar- og heilsuviðurskiftum á einum stað, verður skotið upp at taka tær við her.

Manningin, ferðafólk og onnur, ið eru umborð, hava skyldu til at medvirka í tí neyðuga trygdararbeiðinum v.m.

- § 29.** Landsstýrismaðurin ásetir við atliti at trygd á sjónum nærri reglur um ábyrgdaröki hjá skipsvirmonnum og øðrum, sum hava fyristøðustarv umborð.
-

Til § 29 Hesar reglurnar hava síttrum fyridomi í § 50, stk. 2 í sjómannahögslu, ið fer úr gildi, jbr. § 58 stk 2. Landsstýrismaðurin kann við heimild í § 29 áseta nærri reglur um ábyrgdina hjá hvørjum av teimum, sum hava fyristøðustarv umborð. Landsstýrismaðurin kann ikki brúka hesa heimild til at gera broytingar í tí, sum er fyriskrivað í kapittul 5 um ábyrgdarbýtið teirra millum.

Kapittul 6, fyriskipanir viðvíkjandi sigling

Reglurnar í kapittul 6 hava síttrum fordomi í galdu lögini um trygga skipaferðslu. Meðan galdu löggaráva skilar millum reglur um trygga sigling, ið eru at finna í frammanfyrri nevndu lög, og reglur um skipatrygd, ið eru at finna í lögini um skipatrygd, verður skotið upp at öll henda löggarávan verður savnað í hesi lögini.

Kapittul 6 hefur, eins og lógin um trygga skipaferðslu, sín uppruna í SOLAS kapittul 5, og er galdu fyrir öll skip. Her eru reglurnar um forsvarligan atburð á sjónum og fyrilit fyrir øðrum siglandi at finna. Í § 30 er staðfest, at tað er skiparin, ið hefur ábyrgdina av, hvussu siglt verður og at neyðug fyrilit vera havd fyrir øðrum siglandi. Í §§ 31 og 32 eru heimildirnar til at greina hesar reglur gjöllari í kunngerðum v.m.

- § 30.** Skiparin skal hava umsorgan fyrir, at siglt verður samsvarandi góðum sjómansskapi og skal kunna seg um tey forboð og tær forskriftir, ið galda fyrir sigling á teimum leiðum, siglt verður, og har lagt verður at landi.

Stk. 2. Einhvør skipari skal sýna neyðugt fyrilit fyrir øðrum siglandi og skal veita neyðstøddum á sjónum hjálp, gerst hetta uttan at koma egnum skipi ella teimum, ið umborð eru, í álvarsligan vanda, ella loyva ikki aðrar umstøður undantaki.

Til § 30 Í § 30 verður staðfest, at tá siglt verður, er tað skiparin, ið hevur ábyrgdina. At tryggja honum möguleika at útinna hesa ábyrgd og sýna góðan sjómansskap, er ásett í SOLAS kap. 5, reglu 10-1 at „*the master shall not be constrained by the shipowner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas*“

Hugtakið góður sjómansskapur er ikki lätt at lýsa í fáum orðum, men grundleggjandi kann verða sagt, at krövini til skiparan um góðan sjómansskap eru, at hann skal hava umsorgan fyri, at skipið er sjódygt, nøktandi mannað og útgjört, at siglt verður á forsvarligan hátt og at skip, manning og onnur umborð, eins og farmur koma fram á tryggan hátt.

Skyldur og rættindi skiparans eru gjöllari lýst í kapitli 4 í sjólögini, og verða ongar brotingar gjördar í hesum reglunum við orðingini av § 30, ið meira er at skilja sum ein stutt lýsing av hugtakinum góðum sjómansskapi. Nevnast kann í hesum sambandi reglan í § 59, stk. 1 í sjólögini, har ásett er, at „*skibsføreren skal sørge for, at skibet navigeres og behandles på en måde, som er foreneligt med godt sommandskab*“.

Stk. 2 Høvuðsreglan er sambært SOLAS kap. 5, reglu 10, at einhvør skipsførari hevur skyldu til at veita neyðstøddum á sjónum hjálp, gerst hetta uttan álvarsligan vanda fyri egið skip og manning. Frá hesu skyldu eru kortini nøkur undantök, eitt nú um skiparin verður kunnugur við, at onnur skip, ið eru á veg til neyðstadda skipið eru nærri, og skiparin hevur fingið vissu fyri, at hesi skip kunnu veita neyðuga hjálp.

§ 31. Landsstýrismaðurin kann áseta reglur, gera ráð fyri og geva almenn og ítökilig boð ella forboð til tess at tryggja fría skipaferðslu, fyribryrgja óskili og vanda á sjónum, undir hesum um siglingarreglur, brúk av loðsi, trygging av sjókaðalum og undirsjóarrørleiðingum, vaktarhald á skipum og bjarging.

Til § 31 Sambært § 31 fær landsstýrismaðurin heimild at áseta nærri reglur fyri sigling, ið fevna um:

- forboð móti sigling, fiskiskapi, uppankring og kaving á serligum økjum:

Av trygdarávum ella orsakað av øðrum serligum viðurskiftum

kann forboð setast móti, at skip koma inn á ávíð øki. Forboðið kann eisini fevna um kaving í økinum og forboð móti at fiska. Talan kann vera um øki, sum eru av stórum hernaðarligum týdningi ella øki, har ymiskar kanningar fara fram, t.d. vistfrøðiligar og seismiskar kanningar.

- *siglingarreglur; mestaferð, siglingarleiðir:*

Eins og ferðlan á landi er regulerað í lóggávu, er tað eisini neyðugt at regulera ferðsluna á sjónum. Hetta er ein skylda, sum álliggur öllum limalondum í IMO sambært kapittul 5 í SOLAS-sáttmálanum. Skyldan hjá londunum fevnir bæði um at áseta almennar siglingarreglur og uppmerking av siglingarleiðum. Heimilað verður eisini at seta ferðavmarking í ávísum økjum, t.d. við eina innsigling, í firðum og við øki, har bygging o.tl. fer fram.

- *brúk av loðsi:*

Fyri at tryggja skipaferðsluna á farleiðum nær landi, kann tað vera neyðugt at krevja, at fremmand skip skulu hava loðs umborð. Landsstýrismaðurin fær heimild til at seta reglur í gildi um skyldu til at nýta loðs, undir hesum reglur um viðuskifti viðvíkjandi loðsnýtslu, so sum innrættingar til at taka loðsin trygt umborð og seta hann avaftur.

- *fráboðanarskipanir; tænastur viðvíkjandi farleiðum (Vessel Traffic Services, VTS), radareftirlit, brúk av vegvíðaraskipum:*

Sambært SOLAS-sáttmálanum skulu fyriskipanir viðvíkjandi sigling og serligar tænastur í hesum sambandi góðkennast av IMO. Hetta er kravt fyri at tryggja eina eintíðuga áseting, sum kann gerast kunnug fyri øll skip. Tænastan viðvíkjandi farleiðum, tann sokallaða VTS-skipanin, kann skipast soleiðis, at ein stovnur. hevur eftirlit við ávísum siglingarleiðum og við vegleiðing og boðum kann geva skipum boð um hvussu siglast skal. Slíkar skipanir verða ofta settar í verk á tætt trafikeraðum økjum. Nevnast kunnu skipanirnar í Ermasundi og við brúnna um Stórabelt.

- *góðkenning av skjóttgangandi ferðamannaskipum:*

Av tí at serlig fyrilit skulu havast fyri skjóttgangandi ferðamannaskipum, er neyðugt at áseta reglur um góðkenning av siglingarleiðum hjá hesum skipum. Tey fyrilit, ið talan er um sambært hesi grein, eru veðurviðurskifti, undir hesum bylgjuhæddir og umhvørvisviðurskifti.

- *góðkenning av brúgvabygging yvir siglingarleiðir:*

Av tí at ein brúgv tvörtur um eina siglingarleið kann hava avmarkingar í fríu skipaferðsluni við sær, fær landsstýrismaðurin heimild til at góðkenna eina slíka byggiætlan við atliti at teimum

- avmarkingum, ið hendar kann fóra við sær. Avmarkingar, ið talan kann vera um, eru brúgvahædd og breidd á siglingarrennu.
- *verju av sjókaðalum og undirsjóar rørleiðingum:*
Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um verju av sjókaðalum og undirsjóarleiðingum. Talan er m.a. um merking og fráboðanir um hvørji fyrilit skulu havast í hesum sambandi.
 - *fyriskipan av trygdarøkjum rundan um havstøðir og í sambandi við byggjarbeidi á sjónum at fyribyrgja óskili og vanda:*
Til tess at tryggja siglingina fær landsstýrismaðurin heimild til at áseta reglur um trygdarøki rundan um havstøðir og í sambandi við byggjarbeidi á sjónum. Kolvetsnislógin hefur samsvarandi ásetingar um trygdarøki kring havstøðir í § 28. Heimildin sambært kolvetnislógin, ið liggur hjá landsstýrismanninum í oljumálum, er givin til tess at seta reglur í verk at tryggja sjálva havstøðina og tey arbeidi, ið hava við hana og oljuútvinnung at gera, meðan heimildin sambært lögini um trygd á sjónum liggur hjá landsstýrismanninum í sjóvinnumálum og hefur til endamáls at tryggja skipaferðsluna. Eins og mannagongdin hefur verið higartil viðvíkjandi fyrireikandi virksemi í sambandi við kolvetnisútvinnung, eitt nú við seismikkvirkesemi á sjónum, verður roknað við, at teir báðir landsstýrismennir kunna hvønnannan um tiltök, teir ætlað at seta í verk.
Heimildin fevnir eisini um reglur um fyriskipanir til fyribyrging fyrir vanda og óskili á sjónum.
 - *vaktarhald umborð á skipum:*
Reglurnar um tryggja sigling sambært hesi lög fevna partvís um krøv til manningina, undir hesum reglur um vaktarhald á skipum. Tilsvarandi heimild er givin landsstýrismanninum sambært manningarlógin. Reglurnar um vaktarhald á skipum eru grundaðar á SOLAS kapittel 5 og kapittel 8 í altjóða sáttmálanum hjá IMO um sjóvinnu, útbúgving og vaktarhald á skipum, STCW-78, sum broyttur í 1995.
 - *bjálpurveiting til fólk í havsneyð:*
Landsstýrismaðurin fær heimild til at áseta nærrí reglur um fyriskipan av bjargingarárbeidi í samband við, at fólk koma í neyð á sjónum.

§ 32. Landsstýrismaðurin setir neyðug tiltök í verk í sambandi við luttøku Føroya í altjóða veður- og ístænastu til trygd fyrir siglingina.
Stk. 2. Landsstýrismaðurin setir neyðug tiltök í verk í sambandi

við huttøku Føroya í altjóða skipanum viðvíkjandi siglingarleiðum, – fráboðanum og -tænastum.

Stk. 3. Landsstýriskaðurin stovnar neyðugar siglingar- og avmerkingarskipanir og heldur tær viðlíska.

- Til § 32** Sambært SOLAS kap. 5 reglu 4 skulu limalondini medvirka til, at skip teirra savna upplýsingar um veðurviðurskifti og senda hesar upplýsingar víðari. Serliga hava londini átikið sær at samstarva um hesi viðurskifti: Regluliga veðurtænastu, fráboðanir til skip um óveður, veðurkort, útgerð til ávis skip at gera veðurkanningar og boða frá teimum, rakstur av radiostøðum til móttøku og sending av veðurtíðindum frá skipum og til skip, at eggja øllum skiparum til at boða frá vindmægi omanfyri 25 m/sek. og samskipa mannagongd-irnar í sambandi við altjóða veðurtænastu.

SOLAS kap. 5 regla 2 áleggur skipara, ið verður varugur við ís, vandamikið skipsvrak ella annan vanda fyri skipaferðsluni at geva boð til nærstødd skip og nærmasta myndugleika, sum hann kann koma í samband við. Somuleiðis hava myndugleikarnir í teimum londum, ið hava undírskrivað sáttmálan, skyldu til at bera tilík boð víðari til onnur limalond.

Í § 32, stk 1 er heimild til at seta hesar skyldur í gildi í Føroyum.

Kapittul 7, siglingar- og havnabann

- § 33.** Sjóvinnufyrisingin kann seta skipi siglingarbann, er tað fongt við brekum, ella eru aðrar umstøður, ið kunnu seta lív ella heilsu hjá teimum, ið eru umborð, í vanda. Sama er galldandi, um vandi kann vera fyri havdálking, eins væl og fyri skipaferðsluni annars, sleppur skipið at sigla.

Stk. 2. Sjóvinnufyrisingin kann somuleiðis seta skipi siglingarbann, hevur tað ikki øll kravd loyvisbrøv, ella leggja reiðarin, skiparin ella annar í teirra stað Sjóvinnufyrisingini forðingar fyri útinnan av skyldum fyrisingarinnar.

- Til § 33** Verða heimildirnar hjá landsstýrismanninum sambært § 2, stk. 2 latnar Sjóvinnufyrisingini at fyrisita, fylgir heimildin til at seta neyðug tiltøk í verk, um lógin ikki verður hildin, við. Í § 33 verður Sjóvinnufyrisingini heimilað at seta einum skipi siglingarbann, um

tað verður staðfest, at skipið er fongt við so stórum brekum, at vandi kann vera fyri lív og heilsa hjá teimum, ið umborð eru. Sama er galdandi, um talan er um vanda fyri dálking av havumhvørvinum. Reglurnar um siglingarbann fevna ikki bert um trygdina hjá teimum, sum eru umborð, men eisini trygdina á sjónum sum heild. Hetta merkir m.a., at siglingarbann kann setast, um tað við vissu kann sigast, at manningin ikki er fær fyri at sigla skipið á tryggan hátt.

Reglurnar um siglingarbann sambært hesi greinini, eru m.a. grundaðar á altjóða sáttmálar hjá IMO um trygd á sjónum og havumhvørvisvernd. Umframt høvuðssáttmálan, SOLAS, kunnu nevnast havumhvørvissáttmálin, MARPOL, lastalinjusáttmálin og sáttmálin um sjóvinnu, útbúgving og vaktarhald á skipum, STCW-78, við seinni broytingum.

Skipari ella reiðari hava ikki loyvi at leggja forðingar fyri, at Sjóvinnufyrisingin ger neyðugar kanningar og hefur eftirlit við skipi og manning. Hendir hetta, kann Sjóvinnufyrisingin somuleiðis seta siglingarbann. Sama er galdandi, um skipið ikki hefur neyðug loyvisbrøv umborð.

§ 34. Verður skip lagt, skulu skiparin ella reiðarin utan drál hava boð um avgerðina við grundgevingum og upplýsingum um treytir fyri leysgeving.

Stk.2. Leysgeving kann vera treytað av, at tann myndugleiki, ið hefur útskrivað loyvisbrøvini, våttar at skipið kann varðveita loyvisbrøvini.

Stk. 3. Sjóvinnufyrisingin kann forða skipi, ið hefur fngið siglingarbann, at sigla.

Til § 34 Treytin fyri at kunna seta einum skipi siglingarbann er, við undantak av vantandi próvskjónum, at tað beinleiðis kann staðfestast ella sterkur illgruni er um, at skipið hefur so álvarslig brek, at hetta er til vanda fyri trygdina og umhvørvið á sjónum. Sama er galdandi, um ivi er um førleikan hjá manningini at sigla skipið. Hetta er eisini staðfest í altjóða rætti í teimum sáttmálum, sum nevndir eru omanfyri.

Sjálvt siglingarbannið verður givið við einari skrivligari fráboðan, sum verður handað reiðara ella skipara og harafturat kunngjørd umborð. Upplýsast skal beinanvegin um grundgevingina fyri siglingarbanninum og hvorjar treytir eru fyri leysgeving av skipinum. Eisini áliggur tað myndugleikanum at bera so í bandi, at skipið ikki verður

tarnað meira enn neyðugt. Skyldan at geva kæruvegleiðing fylgir av § 24 í fyrisitingarlóginí.

Verður siglingarbann sett orsakað av vantandi loyvisbrøvum, ella av tí, at gildistíðin fyri loyvisbrøvini er farin, kann siglingarbannið verða tikið avaftur, eftir at viðkomandi myndugleiki, vanliga flaggstaturin, hevur givið neyðugar våttanir um, at skipið kann varðveita loyvisbrøvini. Sama er galldandi fyri loyvisbrøv hjá manningini.

Umframt heimildina til at seta einum skipi siglingarbann, kann Sjóvinnufyrisitingin forða skipinum at sigla.

-
- § 35. Hevur skip fингið siglingarbann sambært § 33, kann Sjóvinnufyrisitingin banna tí at koma í feroyska havn, um
- skipið fer avstað ella heldur fram at sigla, hóast siglingarbann er sett,
 - skipið ikki fer til avrátt umvælingarstað at umvæla tey brek, ið grundaðu siglingarbannið, ella
 - siglingarbann er sett skipinum einans orsakað av tørvandi ISM-loyvisbrøvum og siglingarbannið verður avtikið uttan at skipið hevur fингið neyðug ISM-loyvi.

Til § 35 Sjóvinnufyrisitingin kann seta bann fyri, at eitt skip, sum hóast tað hevur fингið siglingarbann, er farið avstað, kemur aftur í feroyska havn. Sama er galldandi, um skipið ikki fer til avtalaða umvælingarstaðið. Tá talan er um kravdu altjóða innanefirlitsskipanina ISM, kann Sjóvinnufyrisitingin geva loyvi til, at skipið heldur leiðina fram, treytað av, at tað ikki kemur aftur í feroyska havn, fyrr enn viðurskiftini eru í lagi. ISM (*International Safety Management*) er ein altjóða skipan, ið ásetir reglur fyri trygdarstýring í sambandi við skiparakstur og fyribyrging av dálking, og er lík ISO-9000 skipanini fyri virkir á landi.

§ 36. Eftir áheitan frá øðrum landi kann Sjóvinnufyrisitingin banna skipi at leggja inn í feroyska havn, hevur skipið ikki kravd ISM-loyvisbrøv, ella hevur tað brotið reglurnar um siglingarbann í viðkomandi landi.

Stk. 2. Hevur Sjóvinnufyrisitingin bannað skipi at leggja inn í feroyska havn, kann loyvi kortini verða givið tí at koma í ávísa havn, um tað hevur vanda fyri mannalívi ella havdálking við sær, heldur

skipið fram at sigla. Sama er gallandi um avgerandi trygdartiltök krevja tað.

Stk. 3. Bann at leggja inn í havn verður tikið av, tá tey viðurskifti, ið fórdu til bannið eru rættað, jbr. tó § 48, stk. 4.

Til § 36 Reglurnar um siglingarbann eru grundaðar á altjóða sáttmálar. Sambært hesum sáttmálum kann eitt limaland seta einum skipi, sum hevur fingið siglingarbann í einum øðrum landi, bann fyri at koma í sínar egnu havnir.

Av tí at reglurnar um siglingarbann eru at finna í fleiri altjóða sáttmálum, hava summi limalond í IMO tikið seg saman at samskipa hetta eftirlitið. Um okkara leiðir er hetta skipað soleiðis, at limalondini í ES saman við nøkrum eysturevropéiskum londum og Kanada hava sett á stovn eina havnaeftirlitsskipan, ta sonevndu *Port State Control* (PSC), við høvuðssæti í Hålandi. Londini, sum eru partur í hesari eftirlitsskipan, hava skyldu til at kanna í minsta lagi 25 % av fremmandum skipum, sum koma í teirra egnu havnir. Upplýsingar um eftirlitið verða síðani sendar til ein felags dátugrunn á høvuðsskrivstovuni. Úrslitið av kanningunum verður kunngjört eina ferð um árið við upplýsingum um talið á skipum, ið eru afturhildin og skipum, sum hava brek, uttan at hetta hevur ført til siglingarbann. Skipini verða bólkað eftir flagglondunum. Gjørdur verður ein sonevndur svartiliði yvir tey lond, sum hava skip við nógum brekum.

Nevnast kann, at tey trý árini 1997, 1998 og 1999 vórðu tilsamans 43 færsk skip kannað við tí úrsliti, at seks skip vórðu afturhildin fyri álvarslig brek, og við tí úrsliti, at Føroyar komu á gráa listan hjá Paris MOU.

Sjóvinnufyrisingini kann, undir serligum umstøðum og við serligum atliti at trygdini og fyribyrging fyrí dálking av havumhvørvinum, loyva einum skipi at sökja færøyska havn, hóast tað hevur fingið siglingarbann.

Hevur skipið fingið tey brek, ið fórdu til siglingarbannið, rættað, og hevur reiðarin rindað fyrí tær útreiðslur, ið sýnið hevur ført við sær, verður forboðið at sökja inn í færøyska havn avtikið. Sama er gallandi, um vantandi próvkjøl eru útvegað.

§ 37. Einans tey starvsfólk í Sjóvinnufyrisingini, sum eru serskilt heimilað til tess, kunnu seta skipi siglingarbann. Tó kann Sjóvinnufyrisingin heimila havnameistara at seta fyribils siglingarbann.

Til § 37 Ásett er, at bert tey starvsfólk á Sjóvinnufyrisingini, sum eru serskilt heimilað til at seta siglingarbann, kunnu gera hetta. Vanliga er hetta fólk, sum hava til uppávu at sýna skip.

Klassafelög ella onnur felög, sum eru heimilað at sýna skip, kunnu ikki seta siglingarbann. Hesi hava skyldu til at boða Sjóvinnufyrisingini frá, um komið verður fram á viðurskifti, sum kunnu metast at vera grundarlag fyri einum siglingarbanni.

Havnarmeistarar kunnu fáa heimild til at seta fyribils siglingarbann í fórum, har teir kunnu staðfesta á staðnum, at eitt skip, sum ætlandi skal úr havn, sjónliga ikki er sjódygt, t.d. um skipið er óforsvarliga lastað, manningin ikki er fór fyri at sigla skipið á tryggan hátt ella onnur viðurskifti av týdningi fyri trygdina ella havumhvørvið gera seg galldandi. Sjóvinnufyrisingin skal beinanvegin hava boð um hetta frá havnarmeistararum og ikki drála við at koma á staðið at kanna skipið og taka stöðu til avgerðina.

§ 38. Sjóvinnufyrisingin kann boða øðrum londum frá, at skip hava fingið siglingar- ella havnabann og almannakunngera upplýsingar um skip, ið hava fingið tilíkt bann, íroknað navn á klassa og grundgevingar fyri banninum.

Til § 38 Sjóvinnufyrisingin kann boða øðrum londum frá, um eitt skip siglir, hóast tað hevur fingið siglingarbann í Føroyum. Í slíkum fóri kann Sjóvinnufyrisingin upplýsa navn á skipi, hvørjum klassa skipið er í og grundgevingarnar fyri, at skipið fekk siglingarbann.

§ 39. Landstýrismaðurin ásetir nærrí reglur um siglingar- og havnabann.

Til § 39 Landsstýrismaðurin ásetir nærrí reglur um mannagongdir og treytir í sambandi við siglingar- og havnarbann, undir hesum treytir fyri avtøku av banninum og upplýsingar um kærumöguleikar.

§ 40. Reiðari kann kæra avgerðir um siglingar- og havnabann til Siglingarráðið.

Til § 40 Tað er reiðarin, ið kann kæra eina avgerð um siglingar- og havnabann til Siglingarráðið. Vist verður til reglurnar í § 42 um, at avgerðir siglingarráðsins ikki kunnu skjótast inn fyri hægri fyrisitingarligan myndugleika.

Kapittul 8, Siglingarráðið

§ 41. Landsstýrismaðurin tilnevnir Siglingarráð, ið hevur tríggjar limir, og hvors starv er at taka avgerð í málum, sum sambært lögini kunnu verða kærd til ráðið.

Stk. 2. Kærur um siglingar- og havnabann skulu verða viðgjördar við stórst moguligum skundi.

Stk. 3. Formaðurin skal lúka treytirnar fyrir at kunna vera tilnevndur dómari.

Stk. 4. Hinir báðir limirnir skulu hava ávikavist hægstu siglingarútbúgving og hægstu maskinútbúgving.

Stk. 5. Fyri hvønn av limunum verður valdur varalimur.

Stk. 6. Valið er galdandi fyrir sjey ár. Endurval kann fara fram.

Stk. 7. Reglurnar í rættargangslögini um ógegni dómara galda tilsvarandi fyrir limir ráðsins

Til § 41 Siglingarráðið, ið skal hava tveir sakkønar limir og formann við dómaraførleika, hevur til uppgávu at viðgera kærur í málum, sum sambært lögini og havumhvørvislögini kunnu verða skotin inn fyrir ráðið.

Hesi mál eru siglingarbann eftir § 33 og havnabann eftir §§ 35 og 36. Sambært § 51, stk. 2 í lög nr. 476 frá 30.06.1993 um havumhvørvi, sum sett í gildi fyrir Føroyar við brotingum sambært kgl. fyriskipan nr. 646 frá 12.08.1999, kunnu eisini fylgjandi avgerðir kærast til siglingarráðið: Avgerð landstýrismansins í umhvørvismálum um at seta skipi siglingarbann orsakað av vanda fyrir havdálkning sambært § 43 og havnabann sambært § 43a í havumhvørvislögini. Í § 51, stk. 3 í havumhvørvislögini er ásett, at siglingarráðið í viðgerð av kærum um avgerðir sambært lögini skal biðja um ummæli

frá einum sakkönum, útnevndum av landsstýrismanninum í umhvørvismálum. Kærufreistin er sambært § 51, stk. 4 í havumhvørvislögini 4 vikur.

Nevndarlimirnir verða tilnevndir av landsstýrismanninum. At tryggja teirra óheftu stóðu verður skotið upp, at teir verða valdir fyrir sjey ár og kunna verða afturvaldir.

Av tí at stóð virði sum oftast eru uppá spæl um eitt skip verður lagt, er neyðugt, at kærur um tilíkar avgerðir kunnu verða viðgjørdar av sakkönum og skjótari enn möguligt hevði verið, um dómsstólarnir voru einasti möguleiki, har reiðarin kundi fingið tilíkar avgerðir royndar. Tað er tí ásett, at formaðurin fyrir siglingarráðnum skal hava sama fórleika, sum krevst fyrir at kunna gerast dómarí. Hínir báðir limirnir skulu hava serkunnleika á hvør sínum öki av týdningi, tá ræður um sigling og trygd á sjónum. Somuleiðis er ásett, at kærumál skulu viðgerast skjótast gjørligt. Til tess at tryggja álit á siglingarráðnum er ásett, at reglurnar í rættargangslögini um ógegni skulu vera galddandi fyrir limirnar.

§ 42. Avgerðir hjá siglingarráðnum kunnu ikki skjótast inn fyrir hægri fyrisitingarligan myndugleika.

Stk. 2. Avgerðir ráðsins verða ikki freistaðar, um tær verða lagdar fyrir dómsvaldið.

§ 43. Ráðið ger reglugerð fyrir virksemi sínum, sum skal verða góðkend av landsstýrismanninum.

Stk. 2. Limirnir fáa fundar- og ferðapening eftir vanligum reglum hjá landsstýrinum.

Til §§ 42 og 43 Meðan avgerðir siglingarráðsins ikki kunnu kærast til hægri fyrisitingarligan myndugleika, kunnu tær eftir vanligum reglum leggjast fyrir dómsstólarnar. Í stk. 2 er ásett, at avgerðir ráðsins standa við, hóast tær verða lagdar fyrir dómsvaldið. Hetta vil siga, at skipið framvegis má verða liggjandi, meðan rætturin viðger málið, um ráðið hevur tikið ta avgerðina, at eitt siglingarbann skal standa við. Hinvegin kann skipið sigla, um avgerð ráðsins loyvir tí.

Ráðið ger reglugerð fyrir virksemi sínum, sum skal verða góðkend av landsstýrismanninum.

Kapittul 9, Samstarvsráðið

§ 44. Landsstýrismaðurin tilnevnar samstarvsráð, ið hefur tíggju limir, og hvørs starv er:

- a) at ráðgeva landsstýrismanninum og Sjóvinnufyrisingini í øllum málum, ið hava við trygd á sjónum, arbeiðsumhvørvi umborð og fyribyrging fyrir havdálking at gera,
 - b) at ráðleggja landsstýrismanninum um uppskot til lögir og reglur við heimild í lóggávuni, og
 - c) at koma við tilmælum og uppskotum viðvíkjandi lóggávuni um trygd á sjónum og umsitingini av lóggávuni.
-

Til § 44 Endamálið við samstarvsráðnum er at ráðgeva landsstýrismanninum og Sjóvinnufyrisingini í øllum málum, ið hava við trygd á sjónum, arbeiðsumhvørvi umborð og fyribyrging fyrir havdálking at gera. Somuleiðis kann ráðið koma við uppskotum og tilmælum til landsstýrismannin og Sjóvinnufyrisingina um áseting av reglum og umsiting av lögini.

Tær heimildir, landsstýrismaðurin hefur sambært lögini, og tær uppgávur Sjóvinnufyrisingin hefur at rökja, eru sera umfevnandi. Reglur skulu ásetast og umsítast innan øll tey fjölbroyttu øki, ið hava við trygd á sjónum í víðastu merking at gera. Lógin skipar karmarnar, sum Sjóvinnufyrisingin skal arbeiða innan fyrir á einum øki, sum er í stöðugari broyting. Krövni til eina skynsama, men samstundis effektiva umsiting verða stór, og harafturat kemur, at áhugamálini hjá teimum, ið hvør á sínum øki starvast á sjónum, mangan kunnu vera móstríðandi.

Tað er tí av allarstørsta týdningi, at samstarvsráðið í verki fær tær uppgávur tillutaðar frá umsitingini, ið ráðið hefur sambært lögini. Í ráðnum eru teir ymisku áhugabólkarnir innan sjóvinnuna umboðaðir til tess at tryggja, at tey ymisku áhugamálini verða hoyrd og fáa høví til at síga sína hugsan um ætlaðar broytingar og um umsitingina av lóggávuni.

Ein reiðiliga stórur partur av teimum málum, ið umsitingin leggur fyrir ráðið, verða av tekniskum slagi, og stórvegis ósemja verður neyvan um hesi mál. Hinvegin verður eisini talan um mál av grundleggjandi týdningi og sum kanska eisini kunnu fóra útreiðslur við sær. Í tilíkum málum er tað av serligum týdningi, at roynt verður at fáa semju í ráðnum fyrir at tryggja stórst möguliga undirtøku frá

øllum pörtum, soleiðis at trygd fæst fyri, at nýggjar reglur verða fórdar út í lívið á skynsaman hátt.

Ráðið kann seta arbeiðsbólkar av sakkønum at viðgera ávis mál.

Uppgáva ráðsins er, sum ásett í lógini, at vera ráðgevandi. Tað eru sostatt Sjóvinnufyrisingin og í evsta lagi landsstýrismaðurin, ið hava endaliga avgerðarrættin og ábyrgdina.

§ 45. Uppskot til lógarbroytingar, kunngerðir og aðrar fyriskipanir, sum landsstýrismaðurin ella Sjóvinnufyrisingin hava í umbúnað at seta í gildi, skulu sendast ráðnum til ummælis ein mánað frammanundan. Í átrokandi fórum kunnu kunngerðir og aðrar fyriskipanir tó verða ásettar utan frammanundan at hava fingið ummæli frá ráðnum. Í tilíkum fórum skal ráðið kunnast skjótast gjørligt.

Stk. 2. Reglurnar í stk. 1 eru ikki galldandi fyri boð og forboð, givin sambært lögini, jbr. § 2, stk. 4.

Til § 45 Ráðið skal hava allar ætlaðar broytingar og nýskipanir til ummælis. Hetta er kortini ikki galldandi fyri konkret boð og forboð, ið Sjóvinnufyrisingin setir við heimild í lögini. Til tess at tryggja, at ráðið fær veruligt høvi at lúka sínar uppgávur, er ásett ein freist í lögini. Tó kann landsstýrismaðurin í átrokandi fórum seta neyðug tiltök í verk, utan at tey verða løgd fyri ráðið frammanundan, men tá skal hann kunna ráðið skjótast gjørligt. Hetta undantakið er tó ikki galldandi fyri lógaruppskot, ið altið skulu leggjast fyri ráðið til ummælis.

Landsstýrismaðurin og Sjóvinnufyrisingin kunnu eisini leggja onnur mál, enn tey, ið nevnd eru í lögini, fyri ráðið til umrøðu, eins og ráðið av sínum eintingum kann taka mál til umrøðu og koma við uppskotum til landsstýrismannin.

§ 46. Landsstýrismaðurin tilnevñir formannin og varamann hansara, meðan hinir limirnir og varamenn teirra verða tilnevndir av landsstýrismanninum eftir tilmæli frá:

Føroya Skipara- og Navigatørfelag	1 lim,
Maskinmeistara- og Motorpassarafelagnum	1 lim,
Føroya Fiskimannafelag	1 lim,
Meginfelag Útróðramanna	1 lim,
Reiðarafelagnum fyri farmaskip	1 lim,
Føroya Reiðarafelag	1 lim,

Strandfaraskipum Landsins	1 lim,
Føroyskum skipasmiðjum,	1 lim,
Klassafelögum, sum eru umboðað í Føroyum	1 lim.

Til § 46 Formaðurin verður tilnevndur av landsstýrismanninum, meðan hinir limirnir verða tilnevndir eftir tilmæli frá teimum í lóginu nevndu felögum og fyritökum. Á henda hátt skuldi trygd verið fyri, at tey ymisku áhugamálini og tann neyðugi sakkunnleikin verða umboðað í ráðnum.

§ 47. Ráðið ger reglugerð fyri virksemi sínum, sum skal verða góðkend av landsstýrismanninum.

Stk. 2. Landsstýrið rindar allar útreiðslur, ið standast av virksemi ráðsins.

Stk. 3. Landsstýrismaðurin ásetir samsýningina til formannin. Hinir limirnir fáa fundar- og ferðapening eftir vanligum reglum hjá landsstýrinum.

Til § 47 Í reglugerðini verða nærrí reglur ásettar um starvssemi ráðsins. Av tí at tað verður formaðurin, ið hevur ábyrgdina av at leggja arbeiðið til rættis og skipa fyri fundum og øðrum virksemi, verður skotið upp, at hann fær samsýning svarandi til ábyrgd og arbeiði.

Ráðið eיגur at kunna fáa neyðturviliga hjálp frá Sjóvinnufyrisingini til skrivstovuarbeiðið.

Kapittul 10, gjøld

§ 48. Sýn av skipum, ið Sjóvinnufyrisingin ger, eru ókeypis, jbr. tó stk. 2 og 4 og § 49.

Stk 2. Stk 1 er ikki gallandi fyri:

- Sýn og góðkenningar v.m., sum Sjóvinnufyrisingin ger, hóast tey koma undir eina løggilding givin sambært § 22.
- Sýn, sum Sjóvinnufyrisingin ger, av tí at undantök eru veitt frá reglum, ásettar sambært § 23 um limaskap í klassafelag.
- Sýn, sum eftir umbøn verða gjørd uttanfyri vanliga arbeiðstíð.
- Fyrsta sýn av skipum, sum verður gjørt í útlondum og onnur sýn, sum eftir umbøn verða gjørt í útlondum, ella

- e) Sýn, sum eru avtalað, men ikki kunnu byrja, verða gjørd liðug, ella sum verða avbrotin, innan fyri ásetta marktið, orsakað av viðurskiftum, sum skipasmiðjan, reiðaríðið ella teirra umboð hava ábyrgd av.

Stk. 3. Klassafelög, virki og einstaklingar, nevnd í §§ 22 og 23, kunnu krevja gjald fyri arbeidi teirra.

Stk. 4. Eru brek funnin í sambandi við kanning av einum skipi, sum gera, at skipið kann verða lagt, kann Sjóvinnufyrisingin krevja gjald fyri kanningina. Skipið verður ikki leysgivið fyrr enn kravið er goldið ella trygd sett fyri tí.

Til § 48 Høvuðsreglan er, at sýn av skipum, ið Sjóvinnufyrisingin ger, eru ókeypis.

Fra hesi reglu eru tó hesi undantök:

- Í teimum fórum, har klassafelög ella onnur eru løggildað samþært § 22 at gera sýnsarbeidi, rindar reiðarin fyri hesi arbeidi, sbr. stk 3. Samþært § 22, stk. 3 hefur Sjóvinnufyrisingin ikki skyldu til sjálv at gera arbeidi, sum er fevnt av løggilding. Í teimum undantaksfórum, har tilík arbeidi kortini verða gjørd av Sjóvinnufyrisingini, má tað haldast at vera rímiligt, at gjald verður kravt fyri tilík arbeidi.
- Hefur landsstýrismaðurin brúkt heimildina eftir § 23 at áleggja ávísum skipaslögum at vera í klassa, men gjört undantak fyri ávis skip kunnu gjöld verða kravd fyri sýnsarbeidi, ið Sjóvinnufyrisingin ger viðvíkjandi tilíkum skipum.
- Er neyðugt eftir umbøn at gera sýnsarbeidi uttan fyri vanliga arbeistíð, skal eitt skip ikki verða óneyðugt tarnað, kann gjald verða kravt fyri tann meirkostnað, ið stendst av hesum.
- Gjöld kunnu somuleiðis verða kravd fyri sýnsarbeidi, ið verður gjört í útlondum.
- Samþært § 49 kann landsstýrismaðurin áseta reglur um marktíðir fyri lögarkravd sýn. Í teimum fórum, har sýn, orsakað av viðurskiftum, sum Sjóvinnufyrisingin ikki hefur ábyrgdina av, ikki kunnu verða gjørd innan fyri ásettu marktíðina, kunnu gjöld verða kravd fyri tann meirkostnað, ið stendst av, at farið verður út um marktíðina.

Stk. 4: Verða so álvarslig brek funnin við kanningum av einum skipi, at skipið kann verða lagt, kann gjald verða kravt fyri kanningsarnar. Hendan reglan hefur serliga týdning, tá tað snýr seg um fremmand skip og fóroyesk skip, har serligar kanningar verða gjørdar,

orsakað av, at grundir hava verið til at halda, at skipið var í vánaligum standi.

- § 49.** Landsstýrismaðurin kann áseta reglur um marktíðir fyrir lögarkravd sýn og um gjöld fyrir tey í § 48, stk. 2 og 4 nevndu sýn v.m. Landsstýrismaðurin kann somuleiðis áseta reglur um gjöld fyrir ikki lögarkravd sýn og sýn av útlendskum skipum, skipum undir bygging og gjöld fyrir góðkennig av skipaútgerð ella av skipum, sum ikki eru undir skyldubundnum sýni.
-

Til § 49 Við marktíð (normtíð) skilst tann tíðin, ið Sjóvinnufyrisingin í vanligari arbeiðstíð hefur fyrir neyðini til at gera lógarásett sýnsarbeiði utan gjald. Íroknað marktíðini er tann tíð, ið fer til málsviðgerð, góðkenning av tekningum, fyrireikning av sýnsarbeiðinum og skriving av endaligari sýnsfrágreiðing, umframt ein ávis tíð til vegleiðing av skipasmiðju, reiðaríi, yvirmonnum og manning um galldandi reglur og nýggjar reglur, ið mæguliga verða settar í gildi, og sum hava týdning fyrir skipið.

Marktíðir verða roknaðar og ásettar fyrir hvort skipaslag sær og kunngjörðar í Fráboðanum frá Sjóvinnufyrisingini.

Kapittul 11, revsing

Reglur, ið hava týdning fyrir trygd á sjónum, eru at finna í sjólóginu og sjómannahópinu umframt í lögini um trygd á sjónum. Sjólógin og sjómannahópin eru fyrst og fremst lógin, ið skipa onnur viðurskifti enn trygd á sjónum, so sum reglur av sivilrættarligum slag um reiðaravirksemi, sjóflutning, bjarging og ábyrgd (sjólógin) og reglur um starvsavtalur sjómanna, hýru, skipstænastu og onnur viðurskifti umborð (sjómannahópin).

Í kapitli 11 er ásett, hvor revsingin er fyrir brot á lögina ella tær reglur, ið gjördar eru við heimild í lögini, jbr. §§ 50 og 51. Haraftur eru tær týdningarmestu reglurnar í sjómannahópinu og sjólóginu, ið viðvíkja trygd, og sum eru revsilagdar, fluttar til lögina um trygd á sjónum, jbr. §§ 52 – 56. Grundin til hetta er, at tað má haldast at vera hentast, at tær týdningarmestu revsireglurnar, tá ræður um brot á trygdarreglur, eru at finna á einum stað.

-
- § 50.** Við bót, hefti ella fongsli í upp til tvey ár verður tann revsaður, ið brýtur § 19, stk. 3 ella §§ 24 til 28 í lögini og tann, ið ikki ger eftir

boðum ella forboðum, ið eru givin við heimild í lóginí ella við heimild í reglum, givnum sambært lóginí. Á sama hátt verður tann revsaður, ið grovliga ella ferð eftir ferð brýtur § 30.

Stk. 2. Í reglum, givnum við heimild í lóginí, kann ásetast revsing sum bót, hefti ella fongsul í upp til tvey ár.

Stk. 3. Verður brotið framt av partafelagi, smápartafelagi, lufafelagi ella tilíkum felögum, kann bótin verða kravd av felagnum sjálvum.

Stk. 4. Verður brotið framt av almennum myndugleikum ella stovnum ella fyritökum undir tí almenna, kann bótin verða kravd av viðkomandi myndugleika, stovni ella fyritøku.

Til § 50

Meðan hægsta revsingin, ið dómast kundi sambært sjómannalóginí og sjólóginí, var hefti, er revsikarmurin sambært § 50 hækkaður til fongsul í upp til tvey ár. Sostatt er möguligt at döma tann, ið hefur framt grov brot á trygdarkrøv og onnur krøv sambært lóginí, samsvarandi harða revsing. Hetta kann serliga koma uppá tal, skuldi ein stór vanlukka hent, sum kann ábyrgjast ávísum persóni ella felag á tilíkan hátt, at treytirnar fyri revsing eru loknar.

Ein onnur grund til, at revsikarmurin er hækkaður til tvey ár, er nýggja havumhvørvislógin, ið kom í gildi 18. august 1999 og sum ásetir hægstu revsing til tvey ár. Tað má haldast at vera rætt, at revsikarmurin er tann sami fyri brot á hesar báðar lógor.

Í stk. 3 og 4 er ásett, at bót kann verða áløgd felögum, almennum myndugleikum og fyritökum fyri brot á lóginá, sum eru framd av teimum ábyrgdarhavandi. Tað almenna fevnir um lands-, ríkis- og kommunalar myndugleikar. Til tess at sleppa undan mismuni millum privat og alment reiðarárvirksemi er ásett í stk. 4, at somu revsireglur eru galddandi fyri privat og alment virksemi.

§ 51. Á sama hátt sum ásett í § 50, verður tann revsaður, ið av grovum vansketni ella grovari vanrøkt í starvinum veldur, at skip fer á land ella gongur burtur ella veldur aðra sjóvanlukku. Sama er galldandi, um viðkomandi ferð eftir ferð er atvold til tilíka hending orsakað av mistaki ella vansketni.

§ 52. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann skipari revsaður, ið grovliga ella ferð eftir ferð siglir skipið ella vanrøkir tað á ein hátt, ið stríðir móti góðum sjómannsskápi, ella letur vera við at kunna seg um tey forboð og tær fyriskipanir, ið galda fyri sigling á teimum leiðum, sight verður og har lagt verður at landi.

§ 53. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann revsaður, ið fær skip ella hevur starv umborð, ið hevur stóran týdning fyri trygdina, og sum hevur drukkið rúslög ella tikið rúsandi evni so mikið til muns, at hann ikki er færur fyri at rökja tænastu sína á fulltryggan hátt.

§ 54. Eru umstöðurnar tyngjandi, kann rætturin at virka sum skipari, stýrimaður ella maskinmeistari verða frádómdur í ávíst tíðarskeið í upp til fimm ár ella av öllum. Tá fimm ár eru liðin frá tí, at endaligur dómur varð sagdur, kann landsstýrismaðurin lata viðkomandi fáa rættindi síni aftur.

Stk. 2. Verða rættindi tикиn frá skipara, stýrimanni ella maskinmeistara, verður ásett í dóminum, um skiparin kann sigla sum stýrimaður og um stýrimaðurin ella maskinmeistarín kunnu sigla við rættindum á lægri stigi.

Stk. 3. Er talan um brot á regluna í § 53, og metir löggreglan, at treytirnar fyri frádóming av rættindum skipara, stýrimans ella maskinmeistara eru loknar, kann hon fyribils taka rættindini frá viðkomandi. Dómarin kann kortini seta avgerð löggreglunnar úr gildi áðrenn spurningurin er endaliga avgjördur við dómi. Verður frídómt á 1. dómsstigi og verður dómurin av ákæruvaldinum skotin inn fyri hægri rætt, kann ákæruvaldið, um umstöðurnar serliga tala fyri, at avgerðin um frátøku av rættinum at fóra skip ella sigla sum stýrimaður ella maskinmeistari stendur við, meðan málið verðu viðgjört av rættinum, leggja handan spurningin serskilt fyri rættin á 2. dómsstigi, sum tekur avgerð við úrskurði.

§ 55. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann skipari revsaður, ið, tá ræður um samanstoyt, ella tá skipið veldur skaða á annað skip ella fólk ella farm umborð á tí, letur vera við, um hetta gerst uttan serligan vanda fyri eignum skipi, manning ella ferðafólki, at veita hinum skipinum, tess manning og ferðafólki alla hjálp, ið neyðug er at bjarga teimum undan vandanum, og ikki upplýsir radiofrámerki, navn og heimahavn hjá eignum skipi, hvaðan tað kemur og hvagar leiðin gongur.

§ 56. Á sama hátt, sum ásett í § 50, verður tann revsaður, sum av fyrisettum ráði dregts undan starvi sínum við ikki at koma rættstundis umborð ella fara av skipinum, visti hann ella átti hann at vita, at rýmingin fór at seta mannalív ella skip í váða.

Til §§ 51 - 56 Hesar greinar eru annaðhvort beinleiðis tiknar úr sjómannalóginum ella sjólóginum, ella eru skrivaðar við revsireglum í hesum lögum sum grundarlag, jbr. viðmerkingarnar til hvørja grein sær. Tilsvarandi greinirnar í omanfyrinevndu lögum verða settar úr gildi samstundis sum lóginum um trygd á sjónum kemur í gildi, jbr. § 57.

Til § 51 Reglan í § 51 er ein samanskriwing av § 66, stk. 1 í sjómannalóginum og § 371, stk. 1 og 2 í sjólóginum.

Til § 52 Hendan reglan hefur sítt fordömi í § 373 í sjólóginum og ásetir revsing fyrir sigling ella vanrøkt av skipi á ein hátt, ið striðir móti góðum sjómansskapi.

Til § 53 Hendan reglan er ein samanskriwing av § 66, stk. 2 í sjómannalóginum og § 371, stk. 3 í sjólóginum.

Til § 54 § 54 er ein samanskriwing av § 69, stk. 1, 2, 3 í sjómannalóginum og § 371, stk. 4, 5 og 6 í sjólóginum. Umframt § 54 eru §§ 78 og 79 í revsilóginum galldandi fyrir frádöming av rættindum. Høvuðsreglan er sambært § 78 stk. 1 at revsiverdur atburður ikki færir við sær miss av borgaraligum rættindum, eitt nú rætt at virka sambært vanligum loyvisbrøvum ella sjóvinnubrøvum. Tó kann hesin rættur verða frádømdur, um nærliggjandi vandi er fyrir misbrúki av starvinum.

Til § 55 Hendan reglan hefur sítt fordömi í § 372, jbr §§ 222 og 223 í sjólóginum.

Til § 56 Hendan reglan svarar til § 67 í sjómannalóginum.

Kapittul 12, gildiskoma

§ 57. Lógin kemur í gildi tann

§ 58. Samstundis fara hesar lógin úr gildi:

Lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, som senest ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v., som ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Stk. 2. Í lögtingslög nr. 4 frá 15. januar 1988 um sjómenn sum

broytt við lögtingslög nr. 62 frá 03. 07.1998, fara §§ 50, stk. 2, 52, 66, og 67 úr gildi. Í somu lög verða hesar broytingar gjördar:

- a) í § 69, stk. 1 verða „ella skipsvirmaður í broti á § 66, 1 og 2. stk.,“ strikað
- b) í § 69, stk 2 verður seinasta pettið strikað
- c) § 69, stk. 3 verður strikað.

Stk. 3. Í lov nr. 476 af 30.06.1993 om beskyttelse af havmiljøet som senest ændret ved lov nr. 453 af 10.06.1997, sum sett í gildi við kongligari fyriskipan nr. 646 frá 12.08.1999, fara §§ 10, 15, 16, 20a, 37 og 46 úr gildi. Í somu lög verða hesar broytingar gjördar:

- a) I § 59, stk. 1 nr. 1 verða: „§ 10, stk. 1 og 3“, „§16, stk. 1 og 3“, „§20a, stk. 1 og 3“ og „§ 37, stk. 3“ strikað.
- b) § 59, stk. 1 nr. 2 verður sett úr gildi. Nr. 3 - 7 verður nr. 2 - 6.
- c) Í § 61 verða: „§ 10, stk. 2“, „§16, stk. 2“, „§ 20a, stk. 2“ og „§ 46“ strikað.

Stk. 4. Í lov nr. 56 af 01.04.1892, sbr. lovbekendtgørelse nr. 141 frá 01.04.1985: Søloven, sum broytt við kongligari fyriskipan nr. 305 frá 07.05.1997, sjólógin, fara §§ 371, 372, 373 úr gildi.

Stk. 5. Reglur, sum eru settar í gildi við heimild í teimum í stk. 1 til 3 nevndu lögum, verða verandi í gildi, inntil tær verða settar úr gildi ella verða avloystar av reglum, givnum við heimild í hesi lög.

Til §§ 57 og 58 Samstundis sum lógin kemur í gildi, fara tær í § 58 nevndu lógin úr gildi úr gildi.

Lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, som senest ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Hendan lógin er í síni heild tikin upp í nýggju lógina um trygd á sjónum, kapittul 6.

Lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v., som ændret ved kongelig anordning nr. 583 af 30. juni 1994.

Hendan lógin og tær heimildir, hon gevur til áseting av nærrí reglum, er tikin upp í lógina um trygd á sjónum.

Somuleiðis fara tær reglur í sjómannalógin, havumhvørvislógin og sjólógin, ið eru tiknar við í lógina, úr gildi.

Stuttorðaskrá

COLREG:	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
CSG:	The Council of State Governments
DMI:	Danmarks Meteorologiske Institut
EBS:	Ervopeiska Búskaparsamstarvið
EEZ:	Exclusive Economic Zone
FAS:	Føroya altjóða skipaskrásetning
FS:	Føroya skipaskrásetning
IACS:	International Association of Classification Societies
IALA:	International Association of Lighthouse Authorities
ILO:	International Labour Organization
IMO:	International Maritime Organization
ISM:	International Safety Management
ITF:	International Transport Workers Federation
LL:	Load Lines
MARPOL:	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
OECD:	Organisation for Economic Co-operation and Development
Paris MOU:	The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PSC:	Port State Control
SOLAS:	Safety of Life at Sea
STCW:	International Convention on Standards of Training and Certification and Watchkeeping for Seafarers
STCW-F:	International Convention on Standards of Training and Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel
VTS:	Vessel Traffic Services

TRYGD
Á SJÓNUM