NEVNDARFRÁSØGN

2023

REIÐARAFELAGIÐ FYRI HANDILSSKIP

Innihaldsyvirlit

Yvirlit yvir limirnar 4
Um felagið 5
Nevndin í RFH 5
Felagið í tølum 6
Støðan í shippingvinnuni 6
Starvsfólk hjá limum í RFH 7
Kappingarføri 9
Fundir við landsstýrið um karmarnar hjá handilsflotanum 9
Manningarstøðan 9
Tvískattaavtalur 10
Krøv til vinnuna 11
Endurskoðað IMO krøv 13
Burðardygt brennievni 14
Stór avbjóðing fyri framman hjá reiðaríum 14
Kostnaðurin av skiftinum verður høgur 15
Reglur ávegis frá IMO 15
ES ETS 16
Ársins Virki og Ársins Átak í 2023 17
Lógarbroytingar síðan seinast 18
Yvirtøka av málsøkinum sjórættur til hoyringar 18
Yvirtøka av málsøkinum sjórættur til hoyringar 18
Samanumtikið 19

Yvirlit yvir limirnar

Bakkafrost Farming

Faroe Ship P/F

Navigare Shipping Sp/f

Samskip P/F

Sandgrevstur P/F

Silver Liner Faroe Islands Sp/f

Skansi Ship Invest

Skansi Offshore P/F

Smyril Line P/F

Smyril Line Agency Sp/f

SVITZER Faroe Islands P/F

Thor P/F

Thun Sp/F

Um felagið

Reiðarafelagið fyri Handilsskip (RFH) er eitt felag fyri reiðarar hjá føroyskum handilsskipum. Endamál felagsins er at savna allar reiðarar fyri føroysk handilsskip saman fyri at virka fyri felags áhugamálum, eitt nú at gera sáttmálar við manningarfeløgini á føroyskum handilsskipum eins og á øðrum økjum at verja felags áhugamál limanna. RFH er limur í Føroya Arbeiðsgevarafelag, og umsitingin hjá felagnum er í Vinnuhúsinum. Felagið hevur 13 limir, sum umboða 66 skip.

Nevndin í RFH

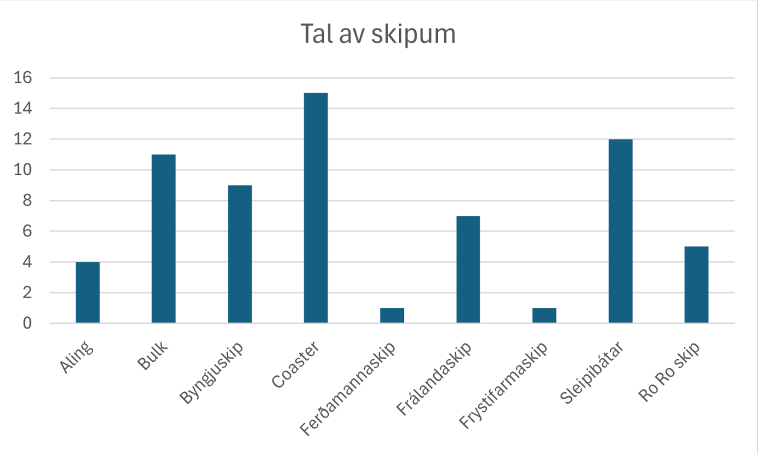
- Jens Meinhard Rasmussen, *formaður*
- Hentzar Steingrímsson, *næstformaður*
- Gunnbjørn Joensen
- Sjúrður Johansen
- Bogi P. Nielsen
- Álvur Højgaard

Felagið í tølum

Í RFH eru nú 14 limir, sum umboða 65 skip. Samlaða tonnagan í 2024 var 239 túsund BT í mun til 251 túsund BT í 2023.

Í 2023 vórðu 2 nýggj skip skrásett og 2 skip fóru úr RFH.

Limirnir eru virknir innan m.a. siðbundnan farmaflutning, ferðafólkaskip og tænastuskip innan alivinnu og oljuvinnu. Harumframt fevnir shipping eisini um atknýtt virksemi á landi. Yvirlitið niðanfyri vísir tal av skipum í RFH deilt í ymisk segment í handilsflotanum.



Kelda: Reiðarafelagið fyri Handilsskip.

Tey flestu skipini í RFH eru skrásett í Føroysku Altjóða Skipaskránni (FAS). Talið av skrásetingum í FAS er vorðið meira støðugt seinastu árini, og hetta ger seg eisini galdandi fyri limatalið í RFH.

I 2022 var útflutningsvirðið hjá handilsflotanum 1.130 mió. krónur. Hetta svarar til 38% av samlaða útflutninginum av tænastum. Vert er at hava í huga, at sjóflutningur er tann største bólkurin av útfluttum tænastum. Honum á baki kemur ferðavinnan við einum útflutningsvirðið á 900 mió. krónum í 2022.

Støðan í shippingvinnuni

Shipping er ein stór tænastuvinna í heimsbúskapinum. Verandi shipping marknaður er í stóran mun eitt úrslit av einum stórum vøkstri í fleiri áratíggju, sum yvirskipað hevur latið gera, tí oljan hevur verið bílig og løtt at fáa fatur á.

Sjóvegis flutningur er tann mest umhvørvisligi flutningurin, og av somu orsøk er shipping alt avgerandi fyri stóran part av flutninginum í heiminum.

Kríggið í Ukraina hevur stóra ávirkan á flutningsmynstrið. Vinnan hevur í løtuni stórar avbjóðingar, serliga orsakað av geopolitiskum spenningum, orkuskifti og avbjóðingini við vantandi starvsfólkum innan sjóvinnuna.

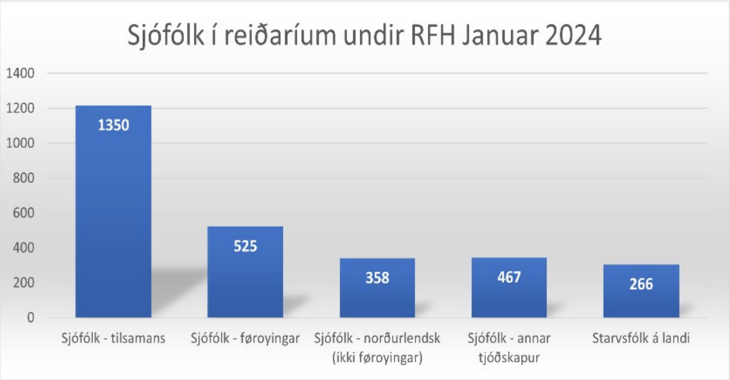
Støðan í Miðeystri hevur avleiðingar fyri trygdina hjá handilsskipum. Alsamt fleiri atsóknir eru móti skipum, og tað hevur við sær, at tað er vorðið ótrygt at brúka Suez- veitina.

Um málini í Paris avtaluni skulu røkkast, má roknast við, at tað verður trupult við framhaldandi vøkstri í heimsbúskapinum,. Hetta fer at krevja stórar íløgur, sum fara at økja munandi um kostnaðin hjá teimum, sum veita shipping tænastur.

Shipping sum vinnugrein er týðandi fyri føroyska búskapin. Vinnan økir um føroyska útflutningsvirðið og er eisini við til at skapa ein fjølbroyttan arbeiðsmarknað. Somuleiðis kann shippingvinnan javna konjunktursveiggj í føroyska búskapinum, tí vinnan verður vanliga ikki ávirkað av samfelagsgongdini í Føroyum, men er meira tengd at gongdini í heimsbúskapinum. Hetta kann verða ein styrki fyri føroyska búskapin.

Starvsfólk hjá limum í RFH

Mynd 1: Sjófólk í reiðaríum undir RFH, januar 2024.



Kelda: Reiðarafelagið fyri Handilsskip

RFH kannar árliga starvsfólkatalið í vinnugreinini.

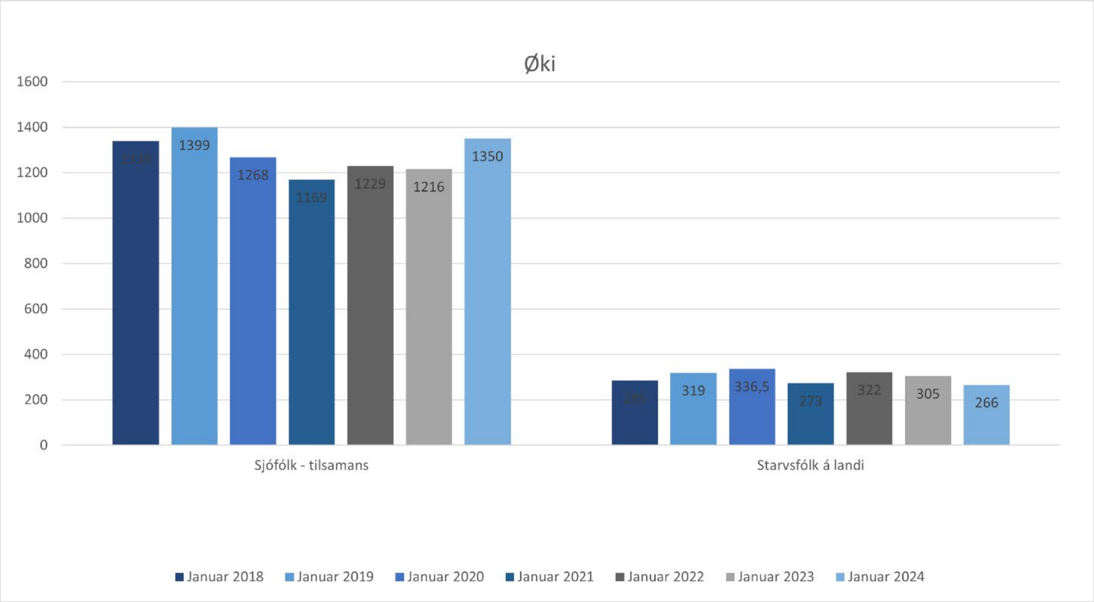
Sum stabbamyndin vísir, so skapar henda vinnugrein nógv arbeiðspláss. Tann 1. januar 2024 eru í alt 1.616 starvsfólk knýtt at vinnugreinini, bæði á sjógvi og á landi. 1.350 sjófólk eru umborð á skipum undir RFH, og 266 starvsfólk arbeiða á landi.

Talið av føroyskum sjófólki er støðugt frá 2023 til 2024, men talið av útlendingum, sum ikki eru norðurlendingar, er økt við 26%, úr 344 tann 1. januar 2023 til 467 tann 1. januar í 2024.

Talið av norðurlendingum er somuleiðis økt úr 341 tann 1. januar 2023 til 358 tann 1. januar 2024.
Í alt er talið av sjófólki hjá reiðaríum í RFH økt 11% seinasta árið. Hetta bendir á økt virksemi hjá limum felagsins.

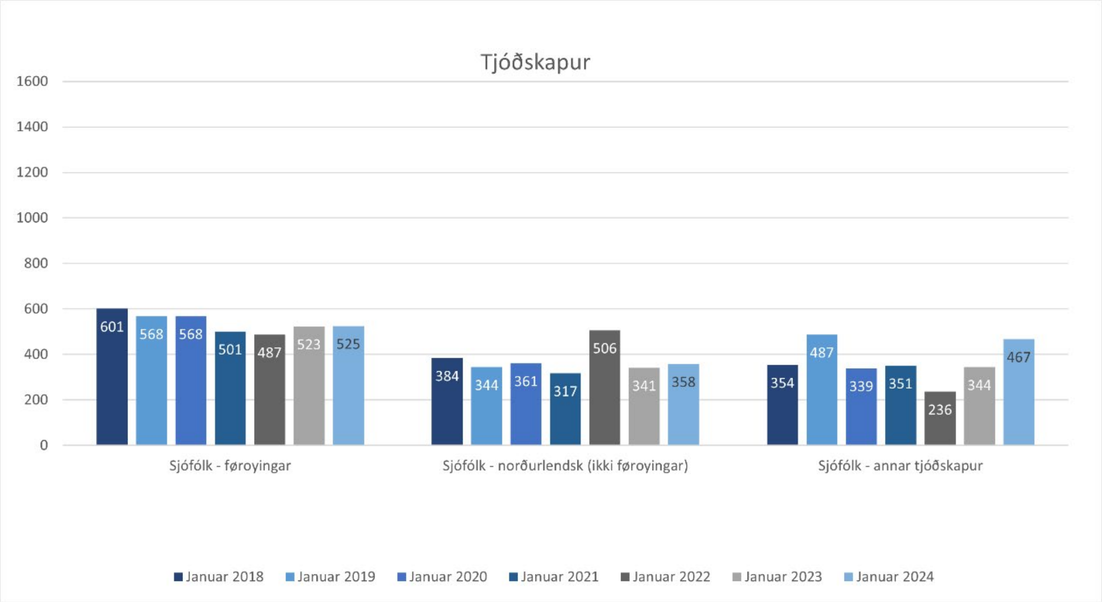
Ein av størstu avbjóðingunum er framvegis at finna skikkaða manning til skipini. Talið av føroyingum umborð á handilsskipum stendur í stað, meðan talið av útlendskum sjófólki er í vøkstri. Hetta vísir, at tað er trupult at finna føroyingar til skipini, og tí er alneyðugt við tryggum og góðum skipanum fyri útlendsk sjófólk.

Mynd 2: Sjófólk í reiðaríum undir RFH, skift á stað (sjófólk og fólk á landi).



Kelda: Reiðarafelagið fyri Handilsskip.

Mynd 3: Sjófólk í reiðaríum undir RFH, skift á tjóðskap.



Kelda: Reiðarafelagið fyri Handilsskip.

Kappingarføri

Tað er umráðandi við kappingarførum kørmum, um føroysku reiðaríini skulu standa seg í altjóða kappingini. Tað er lutfalsliga einfalt fyri reiðarí at flyta virksemi uttanlands. Fyri at varðveita arbeiðspláss, virksemi, løgur og menning í Føroyum er sera umráðandi, at vit hava skipanir, sum eru á støði við tey lond, sum vit kappast við. FAS og tonsaskattur, sum nú er standardurin í flestu londum, er við til at tryggja, at tað letur seg gera at hava ein føroyskan handilsflota.

Londini, sum vit kappast við, bøta javnan um karmarnir at reka vinnu, og tí eigur tað sama at vera gjørt í Føroyum. Politiski myndugleikin eigur tí at tryggja vinnuni somu møguleikar í Føroyum, sum kappingarneytar okkara hava undir øðrum altjóða skipaskráum.

Fundir við landsstýrið um karmarnar hjá handilsflotanum

Kappingarføri var ovast á breddanum, tá ið RFH tann 24. mars 2023 var á fundi við Høgna Hoydal, landsstýrismann í vinnumálum, og tann 1. mai 2023 við Ruth Vang, landsstýriskvinnu í fíggjarmálum.

Jens Meinhard Rasmussen, formaður í RFH, greiddi frá, at ein av størstu avbjóðingunum hjá vinnuni er, at okkum tørvar tvískattaavtalur við fleiri lond. Hetta ger, at føroysk reiðarí javnan ikki kunnu bjóða seg fram til uppgávur, sum í veruleikanum hóska væl til tær tænastur, sum feløgini kunnu veita.

Verandi støða við sera fáum tvískattaavtalum avmarkar tí vinnuna, og avmarkar møguleikarnar fyri vøkstri í handilsflotanum. Ein vøkstur, sum kann gagna reiðaríum, manning og eisini føroyska samfelagnum.
Sama er galdandi í mun til tørv á fleiri avtalum fyri innanlandssigling (cabotagesigling).

Eisini greiddi formaðurin frá um átrokandi tørvin á manning, og serliga tann tøkniliga tørvin á fulltiknum dekkarum og kokkum. Felagið mælti landsstýrinum til at fara undir arbeiðið at dagføra regluverkið fyri fulltiknar dekkarar og handilskokkar innan fyri karmarnir hjá MLC, so tað gerst lættari hjá reiðaríum at manna skipini.

Manningarstøðan

RFH arbeiðir støðugt við at tryggja tilgongdina av starvsfólki til limirnar.

Felagið hevur m.a. heitt á landsstýrið um at endurskoða skipanina fyri fulltiknar dekkarar og aspirantskipanina. Hetta arbeiðið er nú sett í gongd. Umboð fyri RFH luttekur í hesum arbeiði.

Ein afturvendandi avbjóðing er, at kravið til kokkar á handilsskipum við manning á 9 fólkum ella meira er sveinabræv sum gastronom. Hetta ger tað sera trupult hjá skipum at finna kokkar við skikkaðum førleikum. Tí hevur RFH hett á Uttanríkis- og vinnumálaráðið um at tillaga hesi krøv sbrt. MLC standardum. Hetta arbeiðið er eisini sett í verk.

Sum limakanningin vísti, eru útlendingar ein avgerandi partur av manningini umborð á handilsskipum. Tí fegnast RFH um, at Føroyar hevur fingið avtalu um Fast Track skipan, sum hevur virkað væl, og hevur gjørt tað munandi lættari at fáa útlendsk sjófólk til skipini.

Tað er tó umráðandi at nevna, at handilsskip, sum reguliga sigla upp á Føroyar, hava avmarkingar undir útlendingalógini, sum útlendsk reiðarí ikki á sama hátt hava. Tí eigur treytin um 26 *anløb* í útlendingakunngerðini at verða strikað, soleiðis at øll handilsskip í altjóða sigling í størri mun kunnu nýta sáttmálar hjá International Transport Workers' Federation (ITF) til útlendingar, eins og vanligt er innan hesa vinnu.

RFH hevur harafturat sett sum mál at verða við til at gera teir møguleikar, sum eru í vinnuni, meira sjónligar. Hetta mál verður rokkið við samstarvi við útbúgvingarstovnar, herundir Setri, Glasir og Vinnuháskúlan.

Tvískattaavtalur

RFH hevur í áravís roynt at varpað ljós á tørvin á fleiri tvískatta avtalum.

Tað kemst ikki uttan um tvískattaavtalur, um føroyski handilsflotin skal vaksa merkisvert. Reiðarí hava ferð eftir ferð víst á, at tey javnan síggja møguleikar uttanlands, har tey eru kappingarfør, men orsakað av skattaviðurskiftum landanna millum, ikki kunnu ikki bjóða sína tænastu fram. Hetta eigur ikki at verða ein avbjóðing.

Í veruleikanum eru tvinnar loysnir í at velja. Fyrra loynsin er, at vit sum land fara undir samráðingar við onnur lond. Seinna loysnin er, at vit knýta okkum upp í tær donsku avtalurnar, sum kunnu gagna okkum.

RFH arbeiðir stútt og støðugt við at heita á landsstýrið um at tryggja betri karmar fyri vinnuna.

Krøv til vinnuna

Handilsskip virka undir strongum altjóða krøvum, sum hava til endamáls at minka um útlátið av vakstrarhúsgassum. Summi eru eldri krøv, meðan onnur eru nýggj krøv, sum í ein ávísan mun framvegis verða ment.

Shipping stendur fyri uml. 2-3% av heimsútlátinum av CO2, og tí er tað eitt økt trýst á vinnuna um at minka CO2 fótasporið.

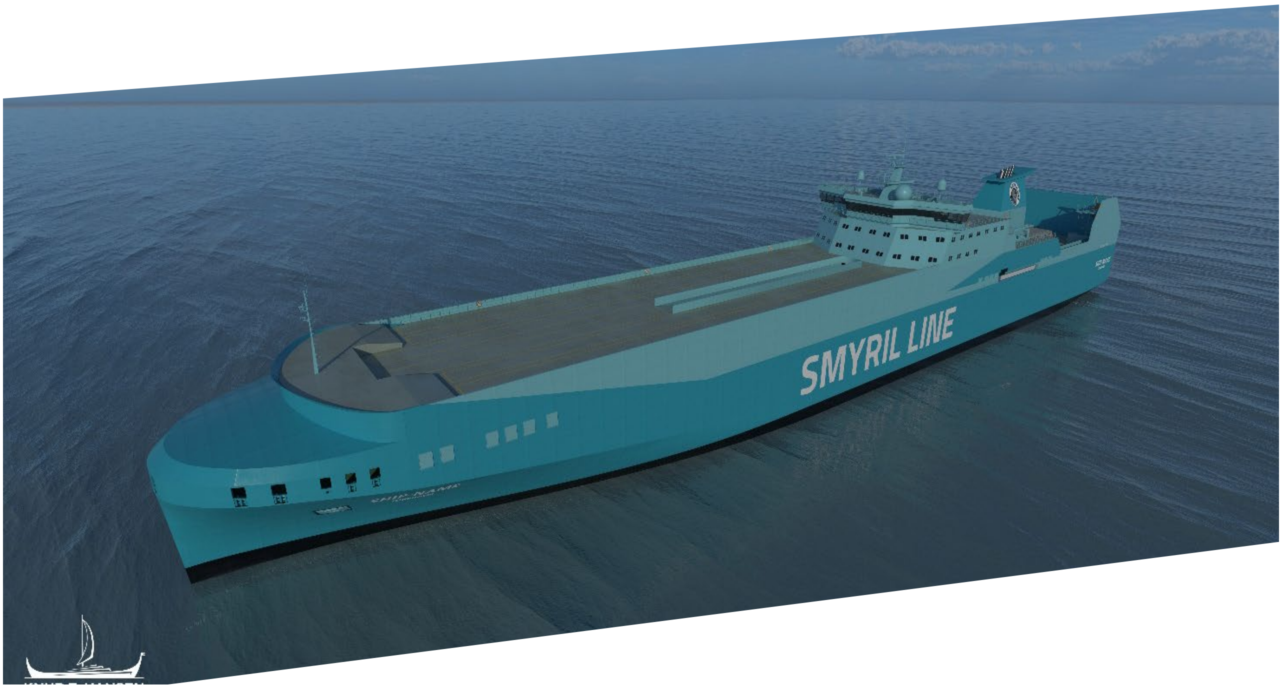
Shipping vinnan hevur í tíðarskeiðnum 2008 til 2022 økt orkueffektivitetin við 4%. Í sama tíðarskeiði eru fluttu nøgdirnar á sjógvi øktar við 44%, og totala útlátið er minkað við 17%. CO2 intensiteturin/flutt t/nm er betrað við 42% í tíðarskeiðnum. Helvtin er komin við at skipini sigla við minni ferð, soleiðis at orkunýtslan verður minni, sokallað “slow steaming”.

Føroysk reiðarí standa einki aftanfyri. Nevnast kunnu reiðarí sum Navigare, Skansi og Smyril Line sum eru farin undir at byggja og umbyggja skip, sum skulu rekast við ammoniakk og metanol. Eisini eru íløgur gjørdar í battaríofficerskipanir fyri at minka um útlátið.

Við øðrum orðum eru stór framstig gjørd, men um málini um reinsan fyri kolevni (dekarbonisering) skal røkkast, er neyðugt við alternativum "grønum" brennievni.

Fyri flest reiðarí er fyrsta stigið at gera umleggingar í rakstrinum, og í aðru atløgu íløgur í "dual fuel" skip.

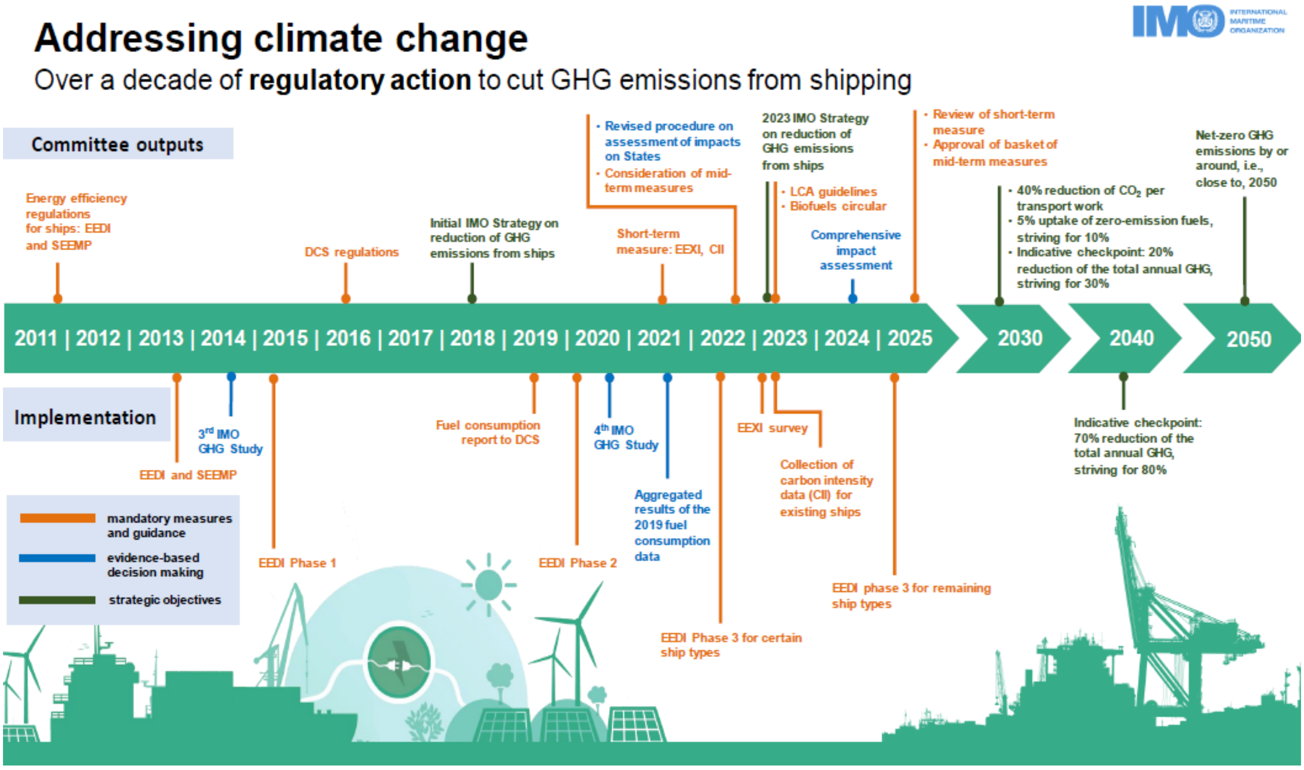
Hetta fevnir millum annað um: Retrofit av teknologi, so sum skrúvur, botnmáling, batteriskipan og eisini optimering av rutum, betri planlegging eftir veðri og sonevnd "just in time" prinsipp.



Trupulleikin hjá reiðaríum er, at enn er ógreitt, hvat grønt "fuel" verður tøkt, og hvat kostnaðurin verður. Eisini skulu stórar íløgur gerast á altjóða stigi fyri at tryggja, at infrastrukururin/undirstøðukervið er í lagi og kann veita nóg stórar nøgdir til skipini.

Endurskoðað IMO krøv

Í 2023 varð strategiin/ætlanin fyri at minka um vakstrarhúsútlátið hjá International Maritime Organisation (IMO) endurskoðað og broytt. Nýggja málið er netto null í 2050 og at minka um útlát við 40% í 2030 í mun til 2008. Av hesum skulu nú eini 5-10% av lækkingini koma við at leggja um til tøkni og/ella brennievni og orkukeldur við nærum null CO2- útláti.



IMO hevur við endurskoðaðu strategiini/ætlanini sett strong teknisk (EEDI og EEXI) og rakstrarlig (CII) krøv, sum gerast strangari sum frálíður. Nýggj skip mugu verða meira orku effektiv, og verandi skip mugu bøta um teirra orku effektivitet við í minsta lagi 2% um árið frá 2023-2026. Ætlanin hjá IMO er greið, men roknast má við, at tað koma broytingar í verandi reglum.

Nýggju CII reglurnar seta eitt rakstrarligt loft á útlát. Hetta verður mátað eftir fuel nýtslu fyri hvønn túr, býtt við lastakapasiteti og sigldari distansu. Hóast ætlanin er greið, so eru vera nógvir spurningar settir til CII reglurnar, sum í ávísum førum hava øvutan virkna.

Ein avbjóðing er, at reiðarí, sum leiga skip út, ikki sjálvi gera av, hvussu tey sigla. Tað kann gerast ein avbjóðing ísv. CII, um ikki charter avtalurnar hava klausular um hetta.

Summar rutur verða serliga truplar og dýrar at røkja, og tað er ikki óhugsandi, at reiðarí fara at niðurleggja farleiðir, sum hava CII avbjóðingar.

Tað er líka nógv sjálvar farleiðirnar, heldur enn skipini, sum hava ávirkan á CII flokkingina. Ein vetur við ringum veðri kann hava stóra negativa ávirkan á CII, og øvut hevur ein góður vetur positiva ávirkan á flokkingina.

Reiðaríini skráseta longu sum er síni CO_2 útlát. Tað verður mett týdningarmikið, at tað er gjøgnumskygni, tá ið tað kemur til útlát, um ein verulig dekarbonisering skal fara fram í vinnugreinini.

Ynskiligt var, um CII tók størri hædd fyri rutum, og gjørdi frávik fyri ringum veðri. Annars vera fjarskotin lond, sum m.a. Føroyar, rakt lutfalsiga hart av hesum reglum. Hetta fer RFH at arbeiða við umvegis limaskapin í International Chamber of Shipping (ICS).

Burðardygt brennievni

Í løtuni er eingin greið ábending um, hvat burðardygt brennievni verður tøkt í munagóðum nøgdum fyri shippingvinnuna í framtíðini.

Fyri reiðarí gevur hetta avbjóðingar, tá íløgur skulu gerast. Tað nyttar lítið at gera stórar íløgur í møguleikan at brenna alternativ grøn brennievni, um hesi ikki verða tøk.

Brennievni er tann mest týðandi kostnaðurin í skiparakstri, og tað er rættuliga stórur munur á kostnaði á teimum ymsu brennievnunum. Umframt tann nýggja ES skattin, sum kom í gildið 1. januar 2024, so verður mett, at tað koma nýggj altjóða avgjøld á CO_2 í framtíðini.

Stór avbjóðing fyri framman hjá reiðaríum

Reiðarí mugu taka støðu til, um tað er skilagott at endurnýggja flotan, samstundis sum tað er stór óvissa um alternativ brennievni, nýggja tøkni og regluverk. Høgir prísir og avmarkaður skipasmiðjukapasitetur gera tað eisini trupult at taka støðu.

Reiðarí kunnu sostatt ikki við egnari megi røkka netto null í 2050, men kunnu í besta føri gera hetta saman við øllum aktørunum innan vinnuna.

Uppgávan er strukturel/skipanarlig, og reiðaríini kunnu ikki loysa hana einsamøll. Nýggjar reglur verða í heilum settar í verk , og reiðaríini royna at liva upp til hesar reglur við fleksiblum *dual fuel* loysnum, orkusparandi tøkni umframt at umleggja og effektivisa raksturin..

Samstarv millum ymsu partarnar í vinnuni verður alneyðugt, um málini skulu røkkast. Størstu møguleikarnir innan dekarbonisering av shipping vinnuni liggja í umlegging til lág- ella *zero carbon* brennievni.

Alternativt "grønt" brennievni er ikki tøkt í handilsligum nøgdum enn. Um hetta skal skalerast upp, er neyðugt við umfatandi broytingum í framleiðslu- og distributión av brennievni. Eisini krevst, at fleiri áhugapartar rundan um shipping eru við, eitt nú havnir, orkuframleiðarar, orkuveitarar og fíggjarstovnar. Vegurin til netto null í 2050 krevur sera stórar íløgur í grøna tøkni, infrastruktur, havnir, skip vm.

Kostnaðurin av skiftinum verður høgur

Longu nú er kostnaðurin fyri brennievni tann størsta útreiðslan hjá reiðaríum. Skiftið til grønt brennievni fer at økja enn meira um hendan kostnaðin. Ein avleiðing verður helst, at hetta fer at raka menningarlond meint. Eisini kann hugsast, at destinatiónir á "torførum farleiðum" verða lutfalsiga hart raktar.

Vónandi verður umskiftið sum frálíður so rættvíst sum gjørligt. Hóast tað í FAS eru lutfalsliga nógv reiðarí við føroyskum eigarum, er mest vanligt, at tjóðskapurin á skipum (flaggið) ikki er hin sami, sum tjóðskapurin hjá eigaranum. Samstundis fer altjóða flutningur fram millum tvey ymisk lond. Sleppast má tí undan tilvildarligari regulering, og serligar/serstøkum nationalar reglur eru ikki ynskiligar, tá ið hetta kann hava keðilig úrslit við sær. Reglur og karmar í sambandi við dekarbonisering eiga at vera universel og setast í verk umvegis IMO. Reglurnar eiga sum útgangsstøði ikki at taka dagar millum flagg, skráseting, eigaraskap ella rakstrarstað hjá skipunum.

Reglur ávegis frá IMO

Umframt tær reglur, sum longu eru settar í verk, arbeiðir IMO við eini røð av nýggjum "midterm" GHG avmarkingar málum, bæði á tí teknisku og fíggjarligu síðuni. Endamálið við hesum "midterms" málum er at tryggja, at yvirskipaða málið um netto-null í 2050 útlát verður rokkið.

Á teknisku síðuni verður m.a. arbeitt við nýggjum standardum fyri brennievni. Endamálið er at avmarkað itensitetin av vakstrarhúsgassi í brennievninum til skip og stigvíst at minka mørkini fyri loyvdum nøgdum av vakstrarhúsgassi. Tann 1. januar í 2030 verða nýggj mørk sett, sum aftur verða tillagað í 2040.

Á fíggjarsíðuni verður arbeitt við eini skattaskipan á brennievni. Um orkuskiftið skal hava nakran møguleika, so er umráðandi, at hesin skatturin kemur inn aftur í vinnuna og verður brúktur til at fremja orkuskiftið. ICS arbeiðir við einum tilmæli til IMO, har mælt verður til at stovna ein "Zero Emission Shipping Fund", har skip rinda fyri hvørt tons av CO2 útláti. Peningur verður síðani latin út aftur til skip, ið nýta null/nær null CO2 útlát sum ein stuðul. Endamálið er at eggja reiðaríum til at leggja um til grønar orkuloysnir. Eisini skal peningur úr grunninum nýtast sum stuðul til átøk fyri at minka um útlátið í maritima sektorinum í menningarlondum.

Tað mest umráðandi við at halda regulering á altjóða støði er at tryggja javnbjóðis kapping.

Tað er einki burðardygt brennievni tøkt á tí globala marknaðinum, og tað er eingin virkandi spot marknaður við hesum eins og við gassolju og tungolju. Í løtuni verður einki virði skapt fyri eitt reiðarí, sum hevur møguleika at brenna hesi brennievni. Hetta er ein tvístøða. Tað er ikki nøktandi einki at gera, men gert tú okkurt, verður tú helst revsaður fíggjarliga - í øllum førum ta fyrstu tíðina. Reiðarí hava sostatt trupult við at finna røttu javnvágina. Tó er vist, at flutningur verður dýrari.

ES ETS

ES hevur sett í gildið eina skattaskipan fyri shipping. Í stuttum merkir tað, at reiðarí mugu á marknaðin at keypa 1 EUA fyri hvørt tons av CO2, sum verður latið út. EUA verður handlað á marknaðinum og kostar í løtuni uml. 80 EUR.

Fyri túrar millum ES/EØS havnir verður gjaldið roknað eftir tí samlaða útlátinum. Fyri túrar millum ES/EØS og destinatiónir uttan fyri verður gjaldið roknað av 50% av útlátinum.

Skipanin kom í gildið 1. januar 2024 og er galdandi fyri øll farma- og ferðafólkaskip sum eru 5000+ tons BT. Offshore skip 5000+ BT, og farmaskip 400-5000 tons BT, verða fevnd av skipanini frá 2027

"Shaping the Future of Shipping" í Dubai

RFH luttók í desember 2023 á ráðstevnuni "Shaping the future of shipping" í Dubai. Ráðstevnan var samskipað av International Chamber of Shipping (ICS), har RFH er limur. ICS er eitt áhugafelag fyri national reiðarafeløg fyri handilsskip og ICS umboðar 80% av flotanum í heiminum.

Ein greið niðurstøða á ráðstevnuni var, at altjóða handilsflotin hevur tvær stórar avbjóðingar. Onnur er umlegging til burðardyggar loysnir, sum kunnu samvirka til eitt netto null útlát í 2050, og hin er at manna skipini. At manna skipini snýr seg bæði um at hava nóg mikið av skikkaðum sjófólki, men eisini um at umskúla sjófólk, so tey eru til reiðar til orkuskiftið, sum fer fram komandi árini.

Á ráðstevnuni luttóku flestu áhugapartarnir, sum hava ein leiklut í at røkka endurskoðaðu IMO strategiini. Endamálið við ráðstevnuni var at savna stjórnir, reiðarar, havnarmyndugleikar, klassingarfeløg, orkuveitarar, fíggingarstovnar o.o fyri at eyðmerkja átøk, sum kunnu gerast loysnir fyri at røkka málunum um at minkað útlatið.

Til ráðstevnuna hittust fleiri enn 300 leiðarar innan maritimu vinnuna, orkusektorin, politikarar og aðrir týðandi áhugapartar at umrøða ítøkiligar loysnir fyri vinnugreinina til at røkka IMO netto null málsetninginum í 2050.

Ársins Virki og Ársins Átak í 2023

Navigare gjørdist Ársins Virki í 2023, og Battery Briner gjørdist Vinnuátakið í 2023.

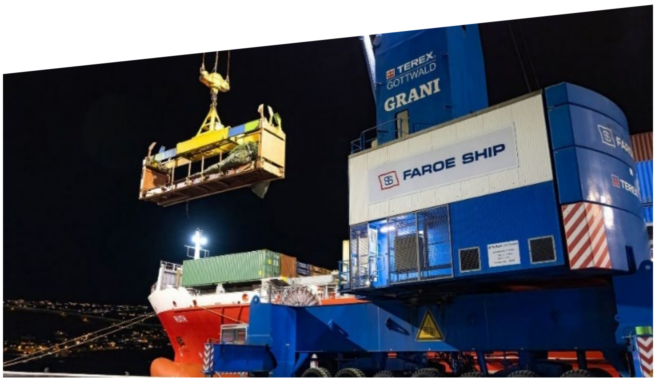
Navigare er limur í RFH, og Battery Briner er í stóran mun ein eldsløkkingarskpan ment til handilsflotan. Tí fegnast RFH um, at feløgini bæði fáa hendan heiður, sum eisini ber boð um vinnan arbeiðir proaktivt við nýggjum spennandi loysnum.

RFH ynskir Navigare og Battery Briner hjartaliga til lukku við heiðrinum.

Skip inn og út úr FAS

Føroyska Altjóða Skipaskráin (FAS) er ein vælvirkandi skipaskrá, sum virkar í kapping við aðrar altjóða skipaskráir kring allan heimin.

Í 2023 vóru seks nýggj skip skrásett í FAS, og fimm skip fóru úr skipanini. Í januar 2024 vóru í alt 76 handilsskip skrásett í FAS.



Lógarbroytingar síðan seinast

Eitt aðalmál hjá RFH er, at Føroyar fylgja altjóða sáttmálum innan handilsflotan. Tí verður eisini tikið undir við lógarbroytingum, sum eru ein avleiðing av føroyskari luttøku í altjóða samstarvi. Flestu lógir og kunngerðir, sum verða sendar til hoyringar, eru avleiðing av okkara altjóða skyldum, og tá hevur RFH sjáldan viðmerkingar til uppskotini.

Øll hoyringssvar hjá RFH eru annars at finna á heimasíðuni hjá Vinnuhúsinum á www.industry.fo.

Yvirtøka av málsøkinum sjórættur til hoyringar

Í september 2023 varð uppskot sent felagnum um yvirtøku av málsøkinum sjórættur. Endamálið við lógaruppskotinum var formliga at yvirtaka málsøkið sjórætt sum føroyskt sermál. Við uppskotinum yvirtaka føroyskir myndugleikar lóggávuvaldið, útinnandi valdið og fíggjarligu ábyrgdina á málsøkinum.

RFH tekur undir við, at týðandi mál sum sjórættur verður yvirtikið, og frameftir verður føroysk lóggáva. Yvirtøkan kann tryggja, at føroyska vinnan og viðurskifti altíð verða tikin við í eini viðgerð, og at lóggávan samsvarar við okkara umstøður. Tó er ein av fremstu uppgávunum hjá landsstýrinum og avvarandi myndugleikum at tryggja, at føroyskur sjórættur er á sama støði sum frammanundan, og at vit altíð liva upp til altjóða sáttmálar og standardir sum krevst fyri t.d. IMO atlimaskap v.m.

Uppskotið verður væntandi lagt fyri løgtingið í hesi tingsetuni.

Yvirtøka av málsøkinum sjórættur til hoyringar

RFH hevði ongar viðmerkingar til broytingaruppskotið, sum var til hoyringar í januar 2024.

Samanumtikið

Vit fegnast um, at bæði tal av skipum og starvsfólkum í handilsflotanum eru rímiliga støðugt. Tó eru framvegis avbjóðingar við at finna skikkað starvsfólk, m.a. fulltiknar dekkarar og kokkar. Vit vóna, at landsstýrið tekur hesa avbjóðingar í álvara. Loysnin er m.a. at gera smávegis tillagingar í lógarverkinum og at endurskoða summar treytir fyri útlendsk starvsfólk. Tá virka føroysk handilsskip undir somu treytum sum okkara kappingarneytar..

Handilsflotin er farin undir at umleggja til grønar orkukeldur, og harvið minkað um útlátið í flotanum. Vinnan virkar undir strongum altjóða krøvum, sum bæði eru umfatandi og rúgvismikil, og tey fara komandi árini at krevja stórar umleggingar hjá reiðaríunum. Tað kemst ikki uttanum, at hetta fer at ávirka vinnuna.

At enda er neyðugt at nevna marknaðaratgongd. Tørvurin á tvískattaavtalum og avtalur fyri cabotagesigling er ikki minkaður. Tvørturímótigerst tað bara týðuligar og týðuligari , at skal føroyski handilsflotin vaksa, so mugu vit arbeiða við betri marknaðaratgongd. RFH luttekur fegin í hesum arbeiði, og felagið vil stuðla landsstýrinum við at veraein virkin samstarvsfelagið. Tað snýr seg um raðfesting og ein vilja at fara undir hetta arbeiðið.

16. februar 2024

Nevndin í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip

Jens Meinhard Rasmussen, formaður

REIÐARAFELAGIÐ FYRI HANDILSSKIP

Adressa
Óðinshædd 7
Postboks 1038

Telefonnummar
309900

Teldupostur
jorun@industry.fo

Fartelefon
739913

Heimasíða
www.industry.fo