



ROHDE NIELSEN A/S
DREDGING • RECLAMATION • UDDYBNING • SANDINDPUMPNING

Nyhavn 20 • DK-1051 København K
Tlf. +45 33 91 25 07 • Fax +45 33 91 25 14
Email: mail@rohde-nielsen.dk • www.rohde-nielsen.dk

Miljø- og Planlægningsudvalget
L 161 - Bilag 21
Offentligt

Til: Medlemmerne af
Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

København, 07. maj 2007

Vedr. forslag til lov og ændring af lov om råstoffer (L161).

Som branchens **Nestor** føler jeg, at det er min pligt at meddele medlemmerne af Miljø- og Planlægningsudvalget, at de seneste oplysninger peger i retning af en lov, der er udarbejdet uden et tilstrækkeligt grundigt forarbejde og med skadevirkning for den mest progressive del af branchen, og dermed også for det danske samfund.

Eneret bør udelades

Allerede ved den første lovændring i 1974 var eneret på tale. Det var branchens den gang største firma Carl Nielsen A/S, der forsøgte sig med denne model, hvor jeg blev tilbudt at være med, men sagde nej. I stedet fik jeg mobiliseret de mange små firmaer i branchen, og med god politisk opbakning lykkedes det at forpurre ideen. Carl Nielsen A/S eksisterer ikke mere, og de firmaer, der nu argumenterer for eneret, ville heller ikke have eksisteret i dag, hvis eneret dengang var blevet gennemført. Vore mange skibe med dygtige danske medarbejdere med et stort eksportpotentiale i form af indvindingsaktiviteter i udlandet havde heller ikke eksisteret.

Dansk Industri, forening af danske Grus- og Stenindustrier ved formand, Direktør Steen M. Krogh, vil gerne have afskaffet §19, tonnageloft og tonnagestørrelse. Samtidig anføres det, at investeringerne på land, hvor man har 10 til 30 års horisont, er langt mindre end ved indvinding af råstoffer i havet. Det burde derfor være forventeligt, at Dansk Industri ville anbefale en rimelig overgangsordning af hensyn til blandt andet de mange store investeringer, der er foretaget i §19 skibe.

Hvorfor gør man ikke det?

Direktør Steen M. Krogh har et fartøj, Lady of Chichester, som er 37 år gammelt og indregistreret i Kingstown, St. Vincent. Det nogle kalder et bekvemmelighedsflag.

Skibet er på 900 m³ og kunne let have været udskiftet til et moderne fartøj på 2000 m³. Det samme gælder for NCC, der også er medlem af Dansk Industri.

NCC opererer også på Vestkysten (Jyske Rev) primært med indsejling af ral til Esbjerg med et 36 år gammelt skib på 1150 m³. Når de ikke har investeret i moderne tonnage, på grundlag af en 10 år opsigelse af §19 tilladelser, kan forklaringen være, at det ganske simpelt ikke er deres primære erhverv at indvinde sømaterialer. De ved, at Rohde Nielsen har investeret et stort millionbeløb i moderne materiel med et absolut minimum udslip af CO₂. Vi har løbende udskiftet vort dredgingudstyr til udstyr efter nyeste teknologi og vore motorer er uden tilskud blevet fornyet med mere brændstofbesparende topmoderne typer med langt mindre udslip af CO₂.



Hvis min virksomhed gives lige adgang til de danske indvindingsområder, herunder også Jyske Rev med vore pladser i blandt andet Thyborøn og Esbjerg, ville vi med vort moderne materiel kunne give en miljøoptimal konkurrence også til landgrusgrave, som vort firma ikke har interesser i.

Eneste værn mod denne konkurrence er **eneret** eller **initiativret**, som man måske mener lyder mere spiseligt for konkurrencemyndighederne, men mening og konsekvenser er de samme. Man ønsker **eneret/initiativret** over så mange danske havbundsråstoffer som muligt og længst muligt med henblik på, at udnytte disse uden selv at investere i tonnage.

Er det rimeligt?

Min virksomhed har over tiden investeret et 3-cifret millionbeløb i tonnage på de hidtil givne vilkår, og det vil vi gerne fortsat gives mulighed for at kunne af hensyn til det danske samfund, med dansk beskæftigelse og fortsat udvikling af dansk maritim knowhow indenfor vor branche.

I lovforslaget stk. 4 anføres særlig præference i forhold til ”**afholdt væsentlige omkostninger**”. Hvad er væsentligt i forhold til for eksempel vor seneste kontraherede nybygning til ca. **200 mio. kroner**?

Det anføres også, at Miljøministerens afgørelse (uddelegeret til en sagsbehandler) ikke kan påklages – er dette demokratisk rimeligt? Og vil man ikke herved flytte klager fra Miljøministeriet til **Konkurrencestyrelsen** og **EU**?

Man taler også om, at opdele et indvindingsområde i flere dele. Dette er ikke praktisk muligt, da de rigtige forekomster til en given opgave normalt kun findes i et meget afgrænset område indenfor et indvindingsområde.

Skov- og Naturstyrelsen udlagde for eksempel efter omfattende forundersøgelser et afgrænset område, som en del af indvindingsområdet Krigers Flak. Selvom der var tale om sand til Amager Strandpark, kunne kvalitetskravene ikke imødekommes fra det afgrænsede område, hvorfor vi måtte supplere leverancen af sand fra de udlagte overgangsområder i Køge Bugt.

Ved spredning af indvindingsaktiviteten kan man risikere **konflikt med fiskerierhvervet**, med hvem vi ellers gennem årene har haft et godt samarbejde. Fiskerne opponerede i sin tid kraftigt, da der blev brugt et ”stort” skib, James Ensor på ca. 2600 m³ til indvinding af fyldsand til Malmø.

Fiskerierhvervet bør inddrages direkte i lovarbejdet for at sikre fortsat samarbejde og et ordentligt arbejdsmiljø for vore fartøjer.

Skov- og Naturstyrelsen anfører, at Rohde Nielsen A/S i forhold til kystfodring og anlægsarbejder har opnået en stærk position – ja, det har vi gennem flid og store investeringer med et langt sejt træk over 40 års virke. Dette i tillid til, at vor indsats fra vort samfund vil blive værdsat, hvilket dog desværre ikke ses at være tilfældet. Tværtimod giver Skov- og Naturstyrelsen i sine svar udtryk for en afstandtagen fra vort virke. Man antyder således det glædelige i, at vi med en omgående ophævelse af tonnagestørrelse på 2000 m³ kan påføres større konkurrence.

Vi har aldrig manglet konkurrence heller ikke på for eksempel Vestkysten, hvor vi har været oppe mod mange internationale virksomheder, hvor vi, som det eneste danske firma, har udviklet os til også at kunne konkurrere i mod.

Hvis der ved udbud af indvindingsområder skal ske en ligestilling ved udbud af andre offentlige opgaver, er det vort forslag, at et sådant udbud forvaltes af Kystdirektoratet, hvor man har ekspertise i **offentlige udbud** efter både nationale og EU-regler.

Det anføres af Skov- og Naturstyrelsen, at landgrusgrave består af en række mindre og mellemstore virksomheder. Det er ikke korrekt. Der er i de senere år sket en betydelig koncentration med langt færre virksomheder, hvor NCC og DSV er langt de største og landsdækkende. Med deres **milliardomsætninger** kan de næppe efter danske forhold betegnes hverken som mindre eller mellemstore.

Rohde Nielsen A/S er derimod en meget lille virksomhed, hvor vi i EU har mindre en 2% af omsætningen for de 4 næsten lige store Europæiske operatører, hvor Boskalis er den største med en omsætning på ca. 1,5 mia. Euro.

Skov- og Naturstyrelsen anfører, at man ikke kan afvente en lovgivning om harmonisering af indvinding af sømaterialer indenfor EU. Man anfører ikke, at det er muligt i stedet at udarbejde en **vejledning med anbefalinger**, som vil kunne hjælpe Danmark til fremover at undgå konflikt med EU, og dermed sikre et bedre grundlag for fremtidig planlægning og vore investeringer.

Skov- og Naturstyrelsen anfører, at der ikke længere hverken er miljømæssige eller forsyningsmæssige begrundelser for, at opretholde en begrænsning i antallet af fartøjer eller deres størrelser.

Det er en udokumenteret påstand, som bør undersøges langt grundigere.

Samtidig hermed kunne man undersøge værdien/det nødvendige i efterforskning, undersøgelser og miljøvurdering.

Hvad koster det?

Hvad får man for de mange penge?

Hvad får miljøet for pengene?

Venstres miljøpolitiske ordfører Eyvind Vesselbo har tidligere udtalt sin kritik af de mange millioner, der bruges til miljøundersøgelser også på land.

Bevar skibsstørrelsen på 2000 m³ så lang tid som muligt

Kravet til skibsstørrelse har vist sig, at være en genial måde at sikre sig en miljømæssig overvågning, hvor der kan gribes ind i tide, hvis noget går galt. Samtidig sikrer det danske samfund sig en fornuftig råstofhusholdning.

Boskalis går naturligvis ind for store skibe, men det er påfaldende, at en så stor international operatør skal helt til Kina for at få udtalelser om store skibes positive påvirkning af miljøet. Hvis de var gået til Malaysia eller Indonesien, hvor hele rev og øer er suget væk, som eksport af flere hundrede millioner kubikmeter sand til Singapore, var svaret blevet et andet.

I Kina har man også oplevet, at med store skibe stiger risikoen for store olieudslip ved havarier, som også kan ske for selv de største skibe (se vedlagt omtale af Fairway).

Boskalis anfører også bedre konkurrenceevne med store skibe. Det er en udokumenteret påstand. Over store afstande – ja, men på de små afstande, hvor vi opererer med vore små skibe – nej! Dette anføres også i høringssvar fra Kystdirektoratet. Dette dokumenteres også ved, at Rohde Nielsen A/S fortsat eksisterer, og oven i købet har kunnet ekspandere og forny sin flåde.

På arbejder ved for eksempel den Jyske Vestkyst, hvor også Boskalis har budt mange gange, fordi der her i mange år har været givet dispensation for §19 men ikke for skibsstørrelsen på 2000 m³, har vi klaret os godt. Det samme gælder også i udlandet, hvor man, som Kystdirektoratet anfører i sit høringssvar, også foretrækker mindre skibe. Her har vi gang på gang vist vor konkurrenceevne, men betingelsen er, at vi kan konkurrere på lige vilkår.

I et fortsat forsøg på at presse os ud af markedet, vil det imidlertid være langt lettere på visse opgaver at tage et tab på et enkelt større skib i en periode end for flere enheder på 2000 m³ eller derunder.

Boskalis afviser også risiko for eksport af sømaterialer som sand, underforstået relativt billig fyldsand. Udover den ovenfor anført kæmpeeksport af fyldsand til Singapore, er der også eksporteret meget store mængder fyldsand fra Kina til Japan, fra Portugal til Spanien og fra Danmark til Sverige og Tyskland.

Mere kostbare råvarer, som industrisand, hentes næsten udelukkende fra danske områder ved Bornholm til Sverige, hvor man fra svensk område for nogle år siden forbød indvinding af denne type råstoffer fra havet.

Da den første råstoflov for havområdet blev indført i 1972 foregik der en livlig eksport af den dyreste råvare ral (sten fra ca. 4-120 mm) til Tyskland. Det blev stoppet ved kravet om skibe på max 2000 m³. Boskalis undlader også at anføre, at der fortsat foregår en meget betydelig eksport af ral med store skibe fra engelske farvande til både Tyskland, Belgien og Holland.

Generelt

Lovforslaget er **antiliberal** og vil ikke give en positiv ændring i retning af mere fri konkurrence. Hvis man mener §19 systemet har været konkurrencehæmmende får man nu med §20 med forslag af eneret tværtimod en monopolisering, som vil hæmme og i visse tilfælde forhindre fri konkurrence.

I Tyskland har vi sammen med en lokal partner fået eneret ved at opkøbe samtlige udlagte indvindingsområder på tysk område i Østersøen, fordi områderne der var tildelt en tysk virksomhed, der gik konkurs, og områderne var derfor ved at blive lukket på grund af manglende udnyttelse. Er det en sådan udvikling man ønsker i Danmark?

Det anføres, at der efter lovens vedtagelse skal udarbejdes betænkninger i **samarbejdet med erhvervslivet**. Skov- og Naturstyrelsen har ikke hidtil udvist stor lyst til reel samarbejde med erhvervslivet, hvilket også de forskellige høringssvar viser. Hvis lovforslaget var blevet udarbejdet i et samarbejde med erhvervslivet, havde der ikke været brug for at stille de mange spørgsmål.

Skov- og Naturstyrelsen har gentagne gange udtrykt **manglende interesse for, at varetage vor branches erhvervsinteresser**, som ellers er en forpligtelse i henhold til den nuværende lov. Denne forpligtelse er da heller ikke medtaget i det nye lovforslag.

Hvilket ministerium skal fremover varetage **erhvervsinteresserne for vor branche?**

Lad det ikke ende med, at "Admiralens vise" skal omskrives fra

"Stå aldrig til søs, lad de andre stå"

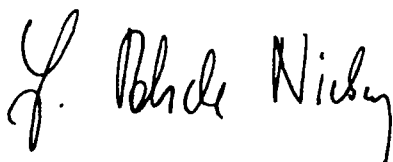
til

"bliv aldrig iværksætter, lad ankeret gå"

Miljø- og Planlægningsudvalget anmodes derfor hermed høfligst om, at lovforslaget udsættes, så der kan laves **et mere grundigt forarbejde** med en henstilling om, at lovforslaget udarbejdes i **samarbejde med erhvervet**, og ikke som nu imod det erhverv, der ved investeringer skal sikre den fremtidige råvareforsyning fra havet.

Den tid, der bruges nu på at få lavet et ordentligt og grundigt forarbejde i samarbejde og med en ordentlig dialog med erhvervet, vil kunne spares mange gange senere ved ikke igen at skulle lave det hele om.

Venlig hilsen
Rohde Nielsen A/S



Jens Rohde Nielsen
Bestyrelsesformand

Dredging Projects

IN FOR THE KILL

Deepening of the Arthur Kill Channel, which spans the New York-New Jersey harbour and extends to the New York Container Terminal in Staten Island, has been completed.

USACE began work on deepening the channel to 41ft (12.5m) in July 2003. It's part of a larger project to deepen by up to 50ft (15m) all the federal channels in the NY-NJ area – including the Kill Van Kull, Port Newark, Port Elizabeth, the Hudson River, the East River and the Ambrose Channel. The dredging's due for completion in 2012.

More info at www.panynj.gov

CHANGING THE LOCKS

It was standing room only as over 600 representatives from 34 countries crowded into the *Panama Canal Expansion Infoconference* in Panama City to hear the Panama Canal Authority (ACP) explain the design and construction of new locks, dredging, land-based excavations and the contracting processes.

ACP will probably let the contract for design and construction of the new set of locks in later this year. Delegates also heard about training programmes, labour and tax laws and future projects in Panama.

More info at www.pancanal.com

PORT'S NATAL DEPRESSION

The northeast Brazilian Port of Natal is about to undergo a \$20M dredging programme with berths and the entrance channel to be deepened to 12.5m, from today's 10m, to improve access for deepsea services.

Work will be carried out in phases, starting in August and finishing in December 2008. And when the project's completed, the port will be able to accept vessels up to 45,000dwt.

More info at www.codern.com.br

You Can't Afford To Miss This!

The Indian port sector's tremendous achievements will be discussed at a major new international conference being organized by DPC's publishers

LLOYD'S REGISTER–FAIRPLAY in association with Quaynote Communications and Mediascope Publicitas (India)

Aimed at Indian and international port operators, policy-makers, construction and finance companies, shipowners, shippers, dredging companies, associations, consultants and anyone else with a vested interest in the growth of India's ports and infrastructure, the **Indian Port Forum** takes place June 19-20, 2007 in Mumbai and will be divided into sessions that will cover the following:

- ◆ India's ports sector today
- ◆ Growth and development plans for primary and private ports
- ◆ Tackling port and infrastructure congestion
- ◆ Dredging market today and the effects of deregulation on competition, and
- ◆ Port development investment opportunities.

The final session will include a discussion and open forum in which speakers, panelists and delegates will be invited to debate their concerns and share their own solutions, experiences and expectations.

Speakers already confirmed include: Indian Ministry of Shipping Secretary AK Mohapatra, PSA SICAL Terminals MD SR Ramakrishnan, EADA India

secretary general Dr. G Victor, Sethusamudram Corporation chairman and MD NK Raghupathy, the World Bank's lead transport specialist for India G Tharakan, KPMG Advisory Services executive director A Mahajan, British Maritime Technology's development director J Noble, DP World regional director Ganesh Raj, Cosmos international sales manager Jo Hillewaert, HR Wallingford technical director Stephen Cork and Maersk India operations manager Julian Bevis.

More info at www.indianportsforum.com or email nigel.dickson@lrfairplay.com (enquiries in India should be directed to himanshu.chitnis@mediascope.com)

Mighty Fairway Has Fallen

Boskalis' giant trailer WD Fairway will be out of action for the rest of this year after it was hit by a container vessel last month while dredging in Tianjin, China

A Boskalis spokesman told DPC that the 35.814m³ vessel suffered "considerable damage" after the *MSC Joanna* ran into it on March 8 at around 2pm local time. The cause of the collision and the level of damage are not yet known and are being investigated, but there were no personal injuries and *WD Fairway* is currently stable.

Boskalis is insured for damage to the ship, but



WD Fairway pictured after it was lengthened at Singapore's Sembawang Shipyard in 2002 / 2003

its unavailability will lead to a €25M–€30M drop in turnover (about 2% of group turnover) for the rest of 2007.

More info at www.boskalis.com

Middle-Eastern Money

In one of that largest dredging contracts signed in recent years, JAN DE NUL will complete Saudi Arabia's Manifa Field causeway and island reclamation project for \$1Bn

The scheme will see the contractor carry out dredging in the Arabian Gulf before building several drilling islands and a 41km causeway – scheduled for completion in December 2009 – to provide Saudi Aramco with a direct link from the coast to shallow water offshore man-made drilling islands.

The project's part of the estimated \$10Bn Manifa development programme, Aramco's

largest-ever offshore project, which aims to add 900,000 bpd of Arabian heavy crude production by mid-2011. It's also the first 'lump sum turnkey' contract to be signed under the programme. Reclamation of the first islands should have begun by the time you read this.

The move comes as regional oil producers spend income generated from three years of high oil prices on expanding and upgrading their crude oil production capacity to meet rising global demand – in particular from fast-growing Asian economies such as China and India. Manifa will support Saudi Arabia's plan to raise production

capacity beyond the 12.5M bpd targeted by 2010 from just above 11M bpd now.

In related news, Jan De Nul has just begun excavation works for the €70M Dubai Cove Canal project – part of onshore activities for the larger Dubai Waterfront Project near the Abu Dhabi border. The offshore part of the project was previously awarded to Jan De Nul in 2006 and comprises seven islands worth €1Bn. The Cove Canal will be one of the many channels crossing the onshore part of the Dubai Waterfront.

More info at www.jandenul.com

IPS Dredging personnel?

IPS

InterOcean Personnel Services
www.ipspersonnel.com