

HAVNE & SKIBSFART

14. ÅRGANG · FEBRUAR 2012 · NR. 1

FOR FREMGANG OG SAMARBEJDE I DET BLÅ DANMARK

PROBLEMATISK FORSLAG TIL NY HAVNELOV

ØGEDE ØMKOSTNINGER HÆMMER VÆKSTEN

100 LEGATER TIL MBA UDDANNELSER



Skagen Havn udvider



Skagen Havn investerer i en markant udvidelse af havnens faciliteter i perioden 2011-2015 med

- Udvidelse af indsejlingen fra 80 til 175 m
- Uddybning af vanddybden fra 9 til 11 m
- Nyt havnebassin
- 450+ m ny kaj
- 1,5 km nye ydermoler
- Evt ny tørdok

Følg havneudvidelsen på
www.skagenhavn.dk
eller tilmeld dig
havnens nyhedsbrev

Udvidelsen betyder, at Skagen Havn vil kunne modtage flere og større fartøjer (>300 m og med en dybgang på 11 m), herunder større fiskefartøjer, olietankere og krydstogtskibe.



Skagen Havns fokusområder:

Fiskeri og forarbejdning
Maritim serviceindustri
Krydstogtturisme
Gods og trafik

Ledige havnearealer direkte langs kaj til rådighed for virksomheder.

Se mere på www.skagenhavn.dk eller ring på tlf. 98 44 69 11 og hør mere om faciliteter og muligheder - spørg efter adm. direktør Willy B. Hansen.



SKAGEN HAVN



Foto: Kolding Havn

Havne & Skibsfart

– den direkte vej til kommandobroen på den danske skibsfart

Postomdeles til navngivne abonnenter i Skandinavien. Til samtlige danske havne og havnerelaterede virksomheder, til speditorer, rederier, samtlige skibe i den danske handelsflåde, lodserier, linjeagenturer, havariagenturer, værfter, relevante, lokale, politiske udvalg samt folketinget.

ISSN 1395-4466

Ansvarshavende redaktør

René Wittendorff

Telefon: +45 7020 4155

rene@erhvervmagasinerne.dk

Annoncer

René Wittendorff

Telefon: +45 7020 4155

rene@erhvervmagasinerne.dk

Abonnement og reklamationer:

René Wittendorff

Telefon: +45 7020 4155

rene@erhvervmagasinerne.dk

Udgiver

ErhvervsMagasinerne ApS

Jægergaardsgade 152, Bygn. 03 I

8000 Århus C.

Layout: Michael Storm, Designunivers

Tryk: PE Offset A/S, Varde

Næste nummer: 24. februar 2012

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale med redaktionen

HAVNE & SKIBSFART 1-2.2012

INDHOLD

- 4 Problematisk forslag til ny havnelov
- 6 Ny havnelov skal sikre vækst og effektivitet, mener Danske Havne
- 7 Det handler om effektive havne
- 8 Havnene skal supportere – ikke konkurrere
- 10 Fredericia Shipping om ny havnelov: Det var ikke det vi havde regnet med
- 12 Blue Water Shipping til havnen: I skal investere i kajer og infrastruktur
- 14 Maritim MBA-udfordring: Det handler om at overhale forandringerne
- 16 Danmark i centrum: Dansk fingeraftryk på europæisk short sea shipping
- 18 Eagle Shark om pirat-afværgelse: Bevæbnede vagter og forberedelse afgør sagen
- 20 Mulig løsladelse frustrerer

Maritim Industri

- 21 Øgede omkostninger hæmmer væksten
- 22 EMUC deltager i HR møde i Maritime Industries Forum i Brussel
- 24 DCB udvider samarbejdet med Daewoo
- 25 Ny opfindelse holder styr på borerør

Søfartsuddannelser

- HF-Søfart
- Sætteskipper
- Kystskipper
- Skibsfører
- Styrmand
- Efteruddannelse

Marstal Navigationsskole

Skolen som ikke bare simulerer

Tlf. 62 53 10 75 · www.marnav.dk





Problematisk forslag til ny havnelov

Regeringen har fremlagt sit forslag til ændring af havneloven.

Lovforslaget baserer sig på den betænkning som et enigt havnelovudvalg afleverede i maj 2011, men på nogle punkter går lovforslaget ud over branchens anbefalinger.

Det gælder bl.a. de kommunale selvstyrehavnes frihedsgrader, selv om havnelovudvalget udtrykkeligt anbefalede ”at det undersøges, hvilke forretnings-områder havne med en anden organisationsform [end A/S] kan bemyndiges til at varetage under samme hensyntagen til de konkurrenceretlige regler mv.” (s.53 i Havnelovudvalgets betænkning.)

En sådan analyse af de konkurrenceretlige konsekvenser er imidlertid ikke blevet fremlagt. Derfor har Danske

Havnevirksomheder fået udarbejdet en uvildig juridisk vurdering af lovforslagets forhold til gældende ret inden for konkurrence, statsstøtte og udbud.

Den juridiske vurdering er udført af tidligere kontorchef i Konkurrencestyrelsen, Niels Rytter, som er en af landets største største eksperter inden for konkurrenceret.

Vurderingen påpeger store uklarheder og konkurrencemæssige problemer i det fremlagte lovforslag, som endda kan være i strid med EU-Traktaten.

- Lovforslaget mindsker incitamentet til at organisere en havn som kommunalt aktieselskab frem for som selvstyrehavn.

- Lovforslagets regler om selvstyrehavnes adgang til underskudsgivende aktiviteter i en 5-årig periode og metoden til at opgøre driftsresultatet medfører risiko for konkurrenceforvridende statsstøtte og kan være uforenelig med statsstøttereglerne i artikel 107 i EU-Traktaten.

- Lovforslagets regler om annonceringspligt hviler ikke på transparente og ikke-diskriminerende procedureregler, og risikoen for forskelsbehandling og habilitetsproblemer er stor. Det kan være i strid med ligebehandlingsreglerne i EU-Traktaten.

- Lovforslagets regler om samarbejde mellem havnene risikerer at blive konkurrencebegrænsende, medmindre det foregår inden for rammerne af EU-Traktatens og de nationale

fusions-, konkurrence-, statsstøtte- og udbudsregler. Det bør præciseres yderligere for at undgå regelkonflikter.

- Lovforslagets regel om at selskabshavne kan anvende 15 % af egenkapitalen til at investere i havne og havnefaciliteter i udlandet medfører risiko for tabsgivende aktiviteter til skade for konkurrencen.

- Lovforslaget bør i sin nuværende form notificeres til EU-Kommissionen.

Vurderingen står ikke alene. Allerede i foråret udtrykte Konkurrencestyrelsen sin bekymring over de konkurrencemæssige perspektiver i en ændret havnelov.

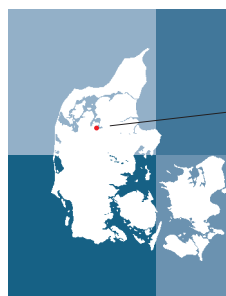
De betydelige usikkerheder, som det foreliggende lovforslag vil medføre for de pri-



skibsfiltre.dk



BMJ Maskinfabrik A/S



Skalmstrupvej 10
DK - 7850 Stoholm J

Tel +45 97 54 22 77
Fax +45 97 54 23 65
Mobil +45 40 57 94 84
b.m.j@post.tele.dk
www.skibsfiltre.dk

vate havnevirksomheder, vil desuden desværre lægge en dæmper på den private investeringslyst med deraf følgende mindre vækst og færre arbejdspladser.

Lovforslaget rummer dog også gode elementer. Danske Havnevirksomheder foreslår derfor en række løsningsforslag til Folketingets behandling af lovforslaget:

Selvstyrehavnenes ret til at udføre konkurrenceudsat virksomhed bør ikke gennemføres.

Annonceringsproceduren er uklar og bør forbedres.

Reglerne for samarbejde mellem havne bør præciseres i forhold til bl.a. fusionsreglerne.

Grænsen for udenlandske investeringer bør være 10 % af egenkapitalen i stedet for de foreslåede 15 % og desuden bør der være krav om min. 50 % privat medfinansiering.

Hvis de ovenstående anbefalinger følges, vil den endelige lov være i overensstemmelse med den enige branches anbefalinger i havnelovudvalgets betænkning. Loven sikres desuden imod eventuel indgriben fra EU. Den konkurrencemæssige usikkerhed for private havnevirksomheder mindskes, samtidig med at de offentlige havnes aktivitetsmuligheder udvides.

Det vil skabe en dynamisk og effektiv dansk havnesektor og sikre et godt investeringsklima og konstruktivt samarbejde mellem offentlige havnemyndigheder og private havnevirksomheder.

*Af Jakob Svane, Danske
Havnevirksomheders
sekretariat*



Skagen Skipperskole

Har du viljen – kender vi vejen

- **Kystskipper / Fiskeskipper af 3. grad**
Start: **Primo august 2012**
- **Sætteskipper / Fiskeskipper af 1. grad**
Start: **Primo august 2012**
- **Maritimt Forberedelseskursus**
Start: **april 2012**
- **Alle former for maritime radiokurser GMDSS**
- **SSO/CSO Kurser af 2 hhv. 3 dages varighed**
- **ECDIS Kurser af 4 dages varighed**

Kurset er godkendt af Søfartsstyrelsen

Bankvej 1 – 9990 Skagen – Danmark
Tlf. (+45) 98 44 33 44 – Fax (+45) 96 79 15 15
e-mail: post@skipperskolen.dk www.skipperskolen.dk

Ny havnelov skal sikre vækst og effektivitet

Års forarbejde, udvalgsarbejde og høringer, ser nu ud til at give en ny havnelov.

Den danske havnesektor, der beskæftiger 70.000 mennesker på og ved havnene, har længe efterlyst nye og tidsvarende rammebetingelser for deres virke. Og efter års politisk arbejde med udvalg, betænkninger, høringer og påvirkning af det politiske system kommer den nye havnelov endelig til afstemning i Folketinget. Den 22. december sendte transportminister Henrik Dam Kristensen L62, i daglig tale Den nye havnelov, til Folketinget, hvor det nu skal igennem processen med første, anden og tredje behandling inden den kan vedtages.

En af de helt centrale aktører for arbejdet med den nye havnelov er Danske Havne, der længe har ønsket sig nye rammebetingelser for havnens virke. Formand for Danske Havne Uffe Steiner Jensen har sidet med i transportministerens udvalg, hvor branchen drøftede de udfordringer og løsninger, der findes for at havnene kan bidrage til at skabe endnu mere værdi for virksomheder og for samfundet. Udvalgets arbejde endte op i en enstemmig indstilling til Transportministeriet.

Global konkurrence stiller krav

Et helt centralt punkt i udvalgets arbejde har været om havne måtte løse havnerelaterede serviceopgaver, som i dag ikke varetages af en privat aktør. Enten sammen med en privat virksomhed eller i et selvstændigt datterselskab under havnen. Dette ser Danske Havne som en afgørende nødvendighed for at kunne sikre

havnedrift i fremtiden, også på små og mellemstore havne.

”For at havne også i fremtiden skal kunne tiltrække skibe og erhverv til deres byer er det afgørende at de kan tilbyde en fuld serviceplade, og at der ikke mangler for eksempel en lods til at føre skibet til og fra kaj eller mandskab til at lægge trosserne. Er der huller i osten, vil skibe og erhvervsliv søge mod andre havne. Og der er ingen garanti for, at de arbejdspladserne det medfører, så kommer til at ligge i Danmark” fortæller Uffe Steiner Jensen, om Danske Havnes prioriteringer.

Han peger blandt andet på Kalundborg havn som et godt eksempel på den globale konkurrence havnene er i. Her har Pronova, et norsk selskab der laver kapsler med fiskeolie fra Sydamerika, valgt at placere deres produktion. ”En produktion der lige så vel kunne ligge i Belgien eller USA”, forklarer Uffe Steiner Jensen. Men de erhvervsvilkår som havnen kunne tilbyde var så fordelagtige, at de blev valgt af virksomheden, trods den globale konkurrence. Erhvervsvilkår som Danske Havne med den nye havnelov får mulighed for at udbygge yderligere.

Tusinder af nye jobs

De annoncerede politiske tiltag på klima og energi området, men også de nye virksomheders samarbejder med havnene, som en enig branche lægger op til i deres indstilling til den nye havnelov, rummer gode muligheder for at fastholde havnene som lokale og regio-

nale erhvervscentre. Men også for at skabe mange nye jobs, i en tid hvor væksten ikke kommer af sig selv. Spørger man Danske Havne vil disse tiltag sammen med havnens udvikler over de kommende år, kunne være med til at skabe 10.000 nye arbejdspladser. Vel at mærke i de byer hvor havnene ligger, som i stor udstrækning befinder sig i Danmarks yderområder.

Følges branchens samlede indstilling til den nye havnelov vil havne og virksomheder kunne løfte opgaver i fællesskab, som ikke løses i dag, og derved sikre, at havnen kan opfylde sit formål, nemlig at skabe de ideelle logistiske og erhvervs-mæssige betingelser, der øger danske virksomheders konkurrencekraft.

Huller skal lappes

Det er nu op til politikerne om havnene skal have mulighed for at udbyde ikke eksisterende, men nødvendige havnerela-

terede services, i de havne, hvor de mangler i dag. Uffe Steiner Jensen melder havnen klar til at skabe væksten og sikre effektiviteten på havnene for deres brugere: ”Havne skal ikke spille med musklerne overfor private udbydere, men have muligheden for at være den stærke arm, der kan skubbe væksten og nye virksomheder i gang, der hvor de ikke er i dag. Det vil skabe nye jobs og sikre at havne kan konkurrerer med resten af verden om at skabe ideelle erhvervsvilkår for virksomhederne.”

Han ser gerne at disse opgaver løses i et fælles selskab, mellem havne og private. Det vil skabe muligheder for at havne kan bidrage til væksten, ved at tilbyde den fulde servicepakke, så de også i fremtiden vil kunne operer i den globale konkurrence.

Den nye havnelov førstebehandles af Folketinget den 31. januar, og forventes vedtages i starten af marts.





- Vi håber, at der nu sættes punktum for de mange års debat om, hvem der laver hvad på havnene, siger Jacob Clasen.

Det handler om effektive havne

Danmarks Rederiforening håber, at den ny havnelov vil afklare rollefordelingen mellem offentlige og private udbydere på havnene, så man kan samarbejde om at tiltrække mere gods.

- Vores udgangspunkt er, at havneloven skal sætte rammerne for udviklingen af effektive havne i Danmark, så vi kan få så meget gods over på skibe som muligt uden at havnene ikke bliver flaskehalse, siger kontorchef Jacob Clasen, Danmarks Rederiforening.

- Vi var nogenlunde tilfredse med den havnelov, som nu skal revideres, fordi den havde et meget godt princip om, at jo mere kommunal en havn er, jo mindre kommerciel aktivitet skal den give sig i kast med, siger han.

- Og omvendt, hvis den bliver til aktieselskab eller på anden måde bliver privat organiseret, så kan den få nogle flere frihedsgrader. Vi tror på, at det giver en meget god dynamik.

- Sådan har det været i længere tid. Faktisk lige siden den nuværende havnelov blev lavet sidst i 90'erne. Der har været utilfredshed blandt havnene, som syntes, at loven gav lidt for snærende bånd, og derfor har der været en løbende debat om rollefordelingen mellem de kommunale aktører og de private aktører i havnene. Og det har i nogle tilfælde været en hæmsko for samarbejdet, vurderer Jacob Clasen.

Behov for klare retningslinjer

- Det er klart, at hvis man som serviceudbyder i havnen ikke lige ved, om havnen vil overtage din forretning, så er man måske ikke så villig som serviceudbyder til at samarbejde med den. Så hvis man har nogle klare retningslinjer for at du laver det, og jeg laver det, og så kan vi

samarbejde om, hvordan vi kan tiltrække mere gods, siger han og tilføjer:

- Den debat, som har stået på i mange år, førte til, at der blev nedsat et havnelovsudvalg hvor alle interessenter var repræsenteret, bl.a. os, og som sidste år nåede frem til enighed om den betænkning, som ligger til grund for havnelovforslaget.

- Vi tilslutter os og mener, at den er ok. Det som kommer ind er især, at de kommunalt ejede havne får lov til at udføre nogle kommercielle services i de tilfælde, hvor disse opgaver ikke løftes af private. Det kan være aktiviteter, som ikke er tilstrækkeligt store eller interessante nok til, at man kan tiltrække private virksomheder. Så må havnen gerne gå ind og gøre det på nogle givne betingelser, siger han

Ok i visse tilfælde

- Det har vi ikke problemer med, så længe betingelserne er reelle, så der ikke bliver konkurrence mellem de kommunalt ejede havne og de private udbydere. Det vil sige, at hvis der er ting som ikke bliver gjort eller ikke gjort ordentligt, så synes vi, at det er ok, at havnen får lov at gøre det.

- Så vi har ikke problemer med lovforslaget, og vi håber, at man kan sætte punktum for debatten om hvem, der skal lave hvad, så man kan samles om at effektivisere havnene mest muligt og tiltrække mere gods. Vi håber at alle vil sige, at nu kender vi rollefordelingen, nu ser vi frem til samarbejdet, siger Jacob Clasen.

Af Finn Bruun

Havnene skal supportere

De danske skibsmæglere er overraskede over, at det lovforslag til ny havnelov, som netop er blevet fremsat, rummer punkter, der ikke var i med det høringsmateriale, som gik forud for lovforslaget. Mæglerne ønsker f.eks. ikke, at de kommunale havne skal kunne gå ind på de private virksomheders område, og de ønsker regler for salg af havnearealer.



Allan Houtved, direktør Danske Skibsmæglere:
Vi må have mere klare regler.

Direktør i Danmarks Skibsmæglerforening Allan Houtved, har flere indvendinger mod lovforslaget. Bl.a. er han bekymret over, at det punkt i det fælles udvalgsarbejde, hvor der blev lagt op til en grundig undersøgelse af de konkurrencemæssige problemer ikke er ført ud i livet, før den åbning pludselig kom med i lovforslaget

- Mig bekendt er der ikke gennemført nogen sådan undersøgelse af de konkurrencemæs-

sige følger af, at havnene får mulighed for at gå ind på virksomhedernes område, siger han.

- Hovedformålet med hele lovforslaget var jo at gøre hele den totale kage større. Havnene skal jo arbejde til støtte for erhvervslivet, men jeg er i tvivl om hvor mange punkter i lovforslaget, der gør kagen større og ikke blot ændrer på konkurrence-fladen mellem de kommunale interesser i havnene og erhvervslivets interesser.

- Vi synes, at det skal være lovfæstet, hvad havnene skal være: Det er et areal, der stilles til rådighed for maritime transportører og de private virksomheder. Havnene skal gå ind og hjælpe de private aktører med at gøre tingene så godt som muligt – ikke begynde at konkurrere med dem, siger han og tilføjer:

- Det er ikke kommunernes opgave at gå ind og involvere sig i almindelig erhvervsdrift. De skal supportere, ikke konkurrere.

Regler for salg af havne

- Et andet punkt er muligheden for, at havnene kan investere i udlandet. Det er meget godt, men gør det kagen større? Nej, kun hvis det har direkte indflydelse på transporterne til den havn, man befinder sig i. Og det er ikke tydeligt i forslaget, at den forudsætning skal opfyldes. Der åbnes for, at havnene kan investere i udlandet under lidt mere løse betingelser. Jeg synes, at det skal være klart, hvilke forhold der skal være opfyldt, før de må investere, siger Allan Houtved.

- I loven er der regler for, at man skal have tilladelse af myndighederne for at oprette en havn. Det er fint, men vil vi gerne have regler også for, hvornår man må nedlægge eller afhænde havnearealer, siger han og understreger, at havnene kommer til at spille en stadig vigtigere rolle med stigende transport og manglende vejkapacitet.

- Vi må holde fast på havnene, og jeg tror ikke nogen i dag kan sige hvilke havne, der er vigtige om 10 eller 20 år. For man må se længere frem end blot en eller to valgperiodes for kommunalbestyrelsen. Kommunerne er presset på økonomien i øjeblikket og leder med lys og lygte efter, hvor de kan skaffe nogle penge. En måde er ved at trække overskud ud af havene eller sælge ud af arealerne.

- Selv om man ikke må føre disse penge over i kommunen, så kan man jo sagtens forestille sig, at havnen sælger arealerne for f.eks. 75 mio. kr. til kommunen, som så sælger dem videre til private for 150 mio. kr. Det er en måde at flytte penge over i kommunen på og her ser vi af og til nogle kreative løsninger rundt omkring. Havnen ender med at stå i den dårlige ende af handelen, siger Allan Houtved og efterlyser en klar adskillelse både regnskabsmæssigt og bestyrelsesmæssigt mellem, hvem der styrer havnen og hvem der styrer kommunen.

- I dag er det i høj grad kommunale interesser, der også sidder i havnene, og der har været masser af habilitetsproblemer, siger han og nævner, at EU på jernbane-området har et forslag om, at der skal være adskillelse af regnskaber mellem det offentlige og jernbanen. Infrastrukturforvalterens regnskab skal føres sådan, at det kan overvåges af forbudet mod overførsel af offent-

– ikke konkurrere

lige midler til andre aktiviteter overholdes. Noget lignende kunne vi godt tænke os på havne-området, siger han.

Medspiller eller modspiller

- Skibsmæglerne har brug for at vide, hvor havnene står, påpeger Allan Houtved.

- Når man forbereder et skibs anlæg, skal rigtig mange oplysninger afleveres til havnen. Det er en udfordring, hvis havnene bliver vores konkurrenter. Hvem har lyst til at give alle mulige oplysninger til en samarbejdspartner, der som senere konkurrent vil kunne reagere på de oplysninger, man har givet dem. Det er ikke befordrende for samarbejdet.

De private virksomheder bliver nervøse for at samarbejde, hvis de ikke ved, om det er en medspiller eller en modspiller, forklarer Allan Houtved.

- Nogle havne er aktieselskaber med kommunerne som aktionær, men må kommunerne sælge deres aktier? Der burde være regler for om - og i givet fald hvordan - de må sælge aktierne. Hvis kommunen mangler penge, er det så i orden at sælge til en privat investor eller kapitalfond i udlandet, spørger han.

- Havnen er så vigtig for landet, at det ikke skal være en tilfældig kommunalbestyrelse, som bestemmer, hvordan den skal udvikle sig. Hvis man skal

ændre alvorlig ved en havns fremtid eller sælge ud, burde sagen måske først godkendes på Christiansborg. For vi ved ikke hvilke havne, der er vigtige i fremtiden, siger han.

Foretræde

- Derfor gør vi nu Transportudvalget opmærksom på vores indvendinger, og vi vil nok bede om foretræde for udvalget.

- Rigtig mange havne gør det godt. De er vigtige, og de skal hvile i sig selv, så overskuddet bruges i erhvervshavnens interesse - og ikke til andet. Havnene er stolte af deres flotte overskud, men ingen takster bliver nogensinde sat ned. Loven

har allerede nu begrænsninger for, hvad pengene må bruges til, men det er der nogen, der ser stort på, og det har ingen konsekvenser, hvis ikke der bliver klaget. Og klager man, bliver havnen sur, og hvem har lyst til at blive uvenner med den, der bestemmer ens mulighed for at drive forretning. Går brancheforeningen ind, er sagsbehandlingsstiden oftest så lang, at beslutningerne er truffet og udført inden der sker noget, siger Allan Houtved, som gerne vil have staten på banen i højere grad med markering af, at den interesserer sig for dette område, siger Allan Houtved.

Af Finn Bruun

ABB Turbocharging -
lokal support worldwide
Nu også i Ålborg.



Vores kunder i hele verden kan være sikre på en hurtig og effektiv service samt originale reservedele fra ABB Turbocharging servicenetværk. Vi har mere end 100 servicestationer world wide og nu også i Ålborg.

Du er også velkommen til at kontakte os pr. mail: turbo@dk.abb.com eller på telefon: 4450 4056

Læs mere om hvad vi kan tilbyde på www.abb.com/turbocharging

ABB A/S
Meterbuen 33, 2740 Skovlunde
Tlf.: +45 4450 4450
E-mail: abb.dk@dk.abb.com

Power and productivity
for a better world™ **ABB**



Fredericia Shipping om ny havnelov:

Det var ikke det vi havde regnet med

Vi har strakt os til det yderste for at opnå det nødvendige kompromis, siger direktør Klaus G. Andersen, Fredericia Shipping A/S, som er formand for Danske Havnevirksomheder, som er skuffet over, at der ikke er lyttet nok til et enigt udvalg.

- Havnelovsudvalgets betænkning var et kompromis med alle deltageres synspunkter, og det som var meget vigtigt for os, og som faldt godt i tråd med, hvad daværende transportminister Hans Christian Schmidt lovede, da man begyndte udvalgsarbejdet, nemlig at hvis man kunne nå frem til et enigt forslag til en havnelovsbetænkning, så ville han være meget positiv. Hvis der ikke var enighed, ville der være stort spillerum for ministeriet til selv at fastlægge linjerne for den nye havnelov, siger direktør Klaus G. Andersen, Fredericia Shipping.

- Men det lykkedes at blive enige, selv om der var mange ting både i den gamle lov og det nuværende udspil, som ikke var vores kop te.

- Vi gik med i kompromisets gode navn, så derfor er vi noget skuffede over, at det havne-

lovsforslag, som nu kommer på baggrund af betænkningen i nogle henseender er gået ud over det, som lå i havnelovsudvalgets betænkning, siger han og uddyber:

- Man giver bl.a. de kommunale selvstyrehavne øget adgang til at engagere sig i maritime hjælpetjeneste og havneoperatør-virksomhed. Det er vi ikke glade for. Heller ikke, at man også giver havnene lov til at investere helt op til 15 procent i udenlandske aktiviteter. Her har vi talt meget for, at det skulle være 10 procent, og i udvalgets betænkning står der faktisk 10-15 procent.

- Men nu har man så blot taget den højeste fællesnævner og sagt 15 procent, siger han.

Konkurrence-forholdene

- Og i forbindelse med betænkningen blev der bedt om, at hvis man skulle give yderligere frihedsgrader til selvstyre-

havnene, så skulle der laves en konkurrencemæssig analyse af konsekvenserne for de kommunale selvstyrehavne, og det vil jo sige kommunerne. Analysen skulle vise, hvad følgerne blev af at give kommunerne øget ret til at engagere sig i maritim hjælpetjeneste og operatørvirksomhed ved havnen – altså konkurrenceudsatte aktiviteter, hvor det er private aktører, som udfører det.

Det var ikke det, vi havde regnet med, da vi gik ind i kompromiset, siger Klaus G. Andersen og tilføjer:

- Vores næste skridt bliver at komme med vores kommentarer nu, da vi er på vej mod 1. behandling af loven. I den forbindelse vil vi sende vores bemærkning til Folketingets Transportudvalg og gøre opmærksom på disse ting i håb om at man frem til 2. og 3. behandling vil foretage de

korrektioner, som er i tråd med det, der lå i kompromiset i havnelovsudvalget.

Ville forkaste loven

- Vi vil forsøge at ændre det, men det er jo ikke os, der beslutter, om havneloven bliver gennemført eller ej. Vi kan jo ikke sige, at det vil vi ikke være med til. Det er Folketinget som beslutter. Men hvis det var os som bestemte, ville vi forkaste den havnelov, som den ligger nu. Vi mener, at vi et gået til det yderste af vores kompromis-kapacitet. Vi synes ikke, at kommunale selvstyrehavne skal have øget adgang til at engagere sig i aktiviteter, hvor private firmaer er aktive – og da slet ikke uden at have gennemført en konkurrencemæssig undersøgelse af situationen, siger Klaus G. Andersen.

Af Finn Bruun

The 12th edition of

Asia Pacific MARITIME

Shipbuilding & Marine • Workboat • Offshore

Asia Pacific Maritime 2012

Shipbuilding & Marine • Workboat • Offshore

14 - 16 March 2012

Sands Expo & Convention Center, Marina Bay Sands, Singapore
Level 1 & Basement 2



THIS IS THE ONE

Join us at the region's premier maritime exhibition showcasing the latest in marine equipment, technologies and services, incorporating Workboat & Offshore. APM is the proven platform to buy, sell and network with Asia's rising maritime industry.



Expect More at APM 2012

- **18,000** sqm of exhibition space
- **13,000** visitors from more than **50** countries
- Participation from more than **12** National Pavilions
- Meet more than **900** international participating companies from more than **50** countries such as



T: 65 6780 4672 | F: 65 6588 3787 | W: www.apmaritime.com | E: apm@reedexpo.com.sg

Blue Water Shipping til havnen:

I skal investere i kajer og infrastruktur

Som stor samarbejdspartner på havne-området har Blue Water Shipping en klar interesse i den nye havnelov, og Blue Waters direktør, Kurt Skov, mener grundlæggende, at havnenes opgaver er, at drive havnen, mens de private virksomheder skal drive forretning.

- Vi mener jo, at havnene skal bruge deres penge på at investere i kajer, infrastruktur, udstyr og kraner og så videre og så ellers holde sig væk fra det vi laver, stevedore-virksomhed med mere. Ellers bliver vi konkurrenter, siger Kurt Skov.

Blue Water har sit hovedkontor og omfattende aktiviteter på Esbjerg havn.

I alt har man arealer på ca. 200.000 m² til kontorer, pakhuse og offshore base.

Hertil kommer en maskinpark med reach stackers, tugmasters, trucks og mafitrailere, ligesom Blue Water har egne folk på kajen og i pakhuse. Desuden har man mange havnearbejdertimer med fastansatte.

Aktiviteterne omfatter også olie & gas aktiviteter, on- og offshore vindmøller, ro-ro færger og konventionelt gods.

Kurt Skov opregner virksomhedens basis-faktorer på Esbjerg Havn:

Kunden er i fokus, og der tiltrækkes godsomsætning samtidig med, at man følger med udviklingen, nytænker og udvikler værdier i logistikkæden.

Der er salgs- og udviklingsarbejde, mens der på logostik-siden arbejdes med mere end blot ste-

vedoring. Hertil kommer pakkeløsninger kombineret med losse/laste- og transportløsninger i den anden ende samt kombinerede trafikker med bil, bane og skib.

Et tema er grønne transportere, som får godset væk fra landevejen og over til skib og havn i form af Short Sea, Ro-Ro og flodtransport.

Havnens ansvar

Opgaven for Esbjerg havn er, som Blue Water ser det, etablering af kaj anlæg, infrastruktur og tilstrækkelige arealer samt effektiv drift. Esbjerg Havn skal være konkurrencedygtig med andre danske og udenlandske havne på basis af konkurrencedygtige priser og service og skal i øvrigt behandle sin geografiske monopolstilling med omhu og forbedre dialog og samarbejde – for at man i fællesskab kan tiltrække kunder og godsomsætning.

Kurt Skov ønsker klarhed over roller og ansvar mellem havn og virksomhed og peger på, at firmaet ikke har indsigt og indflydelse i forbindelse med havnens udvikling - selvom der er foretaget store investeringer. Samtidig ser han gerne, at havnens overskud kommer havnens brugere til gode.



Direktør Kurt Skov, Blue Water Shipping: Vi skal samarbejde om at tiltrække mere gods til Esbjerg Havn.

Hans konklusion lyder:

- Hvis Blue Water fortsat skal virke og udvikle sig på havnen, skal Esbjerg Havn ikke udføre

stevedoring eller skibsrelaterede serviceydelser i konkurrence med Blue Water.

Af Finn Bruun

Aalborg Maskinfabrik

Fremstilling og reparation af cylindere, marine og industrihydraulik, transmissioner, pumper og oliemotorer

Døgnservice 98 38 18 44

www.aalborgmaskinfabrik.dk

Det maritime MBA Legat

Den Danske Maritime Fond udbyder
100 MBA legater til vækst og udvikling af
Det Blå Danmark

Initiativet skal styrke lederudviklingen og
innovationskraften blandt motiverede og dygtige
medarbejdere som har et internationalt potentiale
branchen kan satse på

For mere information, venligst se; www.dendanskemaritimefond.dk.

Maritim MBA-udfordring:

Det handler om at overhale forandringerne



Tommy Thomsen,
Nordic Tankers

Jesper Slagelse: - Gør
det hellere nu end siden

Professor Torben
Juul Andersen, CBS

Bill Allen. Bliv ikke fanget på den
forkerte side af forandringerne.

Den Danske Maritime Fonds satsning på en blå MBA-uddannelse har skabt stor interesse. Således var der stuvende fuldt af unge professionelle på et introduktionsmøde i januar i Danmarks Rederiforenings lokaler, hvor de ansvarlige for uddannelsen sammen med aftagere af kommende kandidater såvel som prøvede MBA'er fra branchen fremlagde mulighederne og udfordringerne for de mange interesserede.

Én ting blev slået fast fra start: Det er en i særklasse krævende opgave, man kaster sig ud i som MBA-studerende. Det bliver absolut ikke tid til ret meget andet - hverken dag eller aften eller i weekender. Det er opgaver, projekter, gruppearbejde, læsning, rejseaktivitet, forberedelser og så lidt mere. Til gengæld er udbyttet stort, lød det opmuntrende fra erfarne folk, som har været turen igennem.

Den Danske Maritime Fond har besluttet at udbyde i alt 100 legater til MBA uddannelser - til en pris på op mod 30 mio.kr. - fordelt over de næste 5 år med ca. 20 om året rettet mod medarbejdere i dansk rederierhverv og Det Blå Danmark, der, som det hedder, har evner, lyst og drivkraft til at videreudvikle sig - og det er der mere end nogensinde brug for både i søfartserhvervet og i Danmark, fremgik det.

Lederen af MBA-programmet, direktør Carsten Melchior, Den Danske Maritime Fond slog fast, at det er afgørende individuelt at spore sig ind på den rigtige MBA-model, for der er mange forskellige muligheder, og man skal selv finde sit program.

Berit Koertz, executive MBA/Blue MBA, Danmarks Skibskreditfond supplerede på baggrund af sin egen MBA-erfaring ved at understrege, at man f.eks. skal spørge sig selv, om man går efter at blive leder eller at specialisere sig på et bestemt felt.

Og derefter se på, hvordan de forskellige uddannelser passer med egen arbejdssituation, hvis man tager en to-årig MBA. Har man umiddelbar udsigt til en ekstra svær opgave i virksomheden eller skal man rejse meget i jobbet, er det ganske enkelt ikke muligt at gennemføre en MBA.

Lige så vigtigt er det at have en grundig afklaring med arbejdsgiveren om, hvad MBA'en skal bruges til og - efterfølgende får man typisk et helt andet ambitionsniveau - hvordan den passer med ens ønsker til fremtidens arbejds-område, lød hendes råd.

Full time betyder fuld tid

Hvis man satses på fuldtids MBA, får man mildt sagt travlt. Det kunne Jesper Slagelse, Full time MBA, Mærsk Line, fortælle alt om. De to år er presset sammen til et, og den studerende får ikke tid til noget andet.

Man er konstant under pres og bliver en social skuffelse for sine omgivelser. De med-studerende bliver i periodens nærmeste og i fremtiden også et vigtigt og værdiskabende netværk, fortalte Jesper Slagelse og tilføjede en vigtig pointe:

- Gør det hellere før end senere. Undervejs i forløbet kan man se tilbage på sine erfaringer i virksomheden og tænke: Hvis bare jeg dengang havde vidst, hvad jeg ved nu, så havde jeg nok gjort det anderledes, sagde han.

Se forskellen

Bill Allen, Senior Vice President group human Resources APM-M fandt det fantastisk, at så mange var mødt op.

- Initiativet med de 100 legater er inspirerende, fordi der investeres i vigtig uddannelse og fordi det er industrien selv, der investerer i fremtidig udvikling frem for at vente på at andre gør det, sagde han og understregede, at tiltaget støtter væksten og udviklingen i erhvervet..

- Skibsfarten er meget vigtig for Danmark. Det samme er vækst og produktivitet, og vi klarer jo ikke det sidste helt

godt for tiden. Men uddannelse er en meget vigtig driver for produktiviteten, fastslog Bill Allen, som er amerikaner, men har arbejdet her i seks år.

- Udspillet tiltrækker folk, som er indstillet på at tage initiativer og er med til at fastholde talenterne i erhvervet. Og styrket fokus på uddannelse er helt afgørende for sundheden i branchen.

- Når man som jeg kommer fra et konglomerat som A.P. Møller, der spænder over en stor palette af aktiviteter på vidt forskellige steder, er der kun få ting som du rent faktisk har kontrol over. Listen er kort, men en af tingene man kan kontrollere er evnen til at få de rigtige folk det rigtige sted på det rigtige tidspunkt: Folk som forstår forretningen og hvordan den bør køres og forstår dens drivere, forstår markedet og hvor vigtigt det er at vinde på markedet. Det er alt sammen afgørende og udgør forskellen mellem at være vinderen på markedet og være bagud, sagde Bill Allen og roste MBA-initiativet for at give mennesker mulighed for virkelig at udvikle deres evner og bidrage til fremgangen.

- Innovation er vigtig, og den hænger nøje sammen med uddannelse. Se f.eks. containeren – det var boksen, som ændrede verden. Nu står vi på tærskelen til et nyt sæt forandringer, og valget står mellem at fortsætte de gamle vaner eller tilpasse sig for at overleve og vokse, påpegede han og understregede:

- Det er vigtigt både for en virksomhed, en branche og et land, at tempoet i uddannelse overstiger tempoet i forandringer. Ellers vinder forandringerne, og det er ikke sjovt at befinde sig på den forkerte side af den proces.

- Markedets krav stiger jo hele tiden, og de handler om produkter, der er hurtigere, billigere og mere effektive – og som noget særlig vigtigt i vores branche – service-orienterede. Kunderne bliver dygtigere, og derfor må vi konstant opdatere vores kunnen både i erhvervet og i Danmark, så vi kan konkurrere – og vinde, sagde Bill Allen.

At komme ind til benet

Tommy Thomsen, CEO Nordic tankers understregede, at søfartserhvervet har brug for at udvide sin lederskabsudvikling.

- Det kræver konkurrencen - og mere til. Derfor har vi brug for flere folk, som forstår effekten af den internationale økonomiske udvikling og skibsfartens situation og forstår at drage fordel af den i deres beslutninger - samtidig med at de bidrager til den vigtige innovation, sagde han og advarede om, at vi i dag drukner i informationer, når vi tænder computeren.

- Det er let af få informationer. Det svære er at skære ind til benet og træffe de rigtige beslutninger. Her er en MBA et godt værktøj. Vores kunder udvikler deres kunnen hele tiden. Det er globale kunder og supply chains og vi må leve op til konkurrence, så de folk vi har brug for i MBA-uddannelsen

skal være klar over, at det ikke kan gøres med venstre hånd. Du må have et drive og en sult efter at yde noget og så social opbakning, sagde han og fastslog, at virksomhederne fokuserer på de rigtige kandidater, som kan bringe virksomheden videre, som har lederpotentiale og evner til at definere de rigtige forretningsområder, og som kan analysere og gå efter innovation.

Så må virksomhederne respektere den tid det tager og de rejser, der skal foretages og støtte kandidaten, sagde han.

Barske folk

Professor Torben Juul Andersen, Associate Dean (Full time MBA) på CBS leder det ekspertpanel, som gennemgår ansøgningerne om MBA-legater. Alle godkendte MBA-udbydere kan søges, og CBS har en:

- MBA-uddannelsen er nok en af vore skrappeste brugere. Den stiller store krav til os, men samtidig er det noget af det mest givende at opleve, hvor meget folk udvikler sig i forløbet.

I panelet kigger vi efter begavede folk med engagement samtidig med at vi har en test. Men selv om vi kan tilbyde de bedste professorer, lægger vi også vægt på folks erfaringer. Her er tale om en fantastisk mulighed for at udvikle sig og lære at skabe god business og skabe værdi til Danmark, sagde han.

Vil af med penge

Formanden for den maritime fond Knud Pontoppidan fremhævede, at selv om MBA-initiativet primært er rettet mod rederier, er fonden meget åben også over for de andre grene af det Blå Danmark.

- Vi er fleksible. Vi vil hellere give pengene ud end beholde dem selv, fastslog han.

Af Finn Bruun

marineudstyr.dk
ALT TIL DIG OG DIN BÅD

MH Bøden
NASA JENSEN

Din foretrukne partner, til bådudstyr og tilbehør - mere end 8.000 varenumre!

- Beslag og fittings
- Rig og dæksudstyr
- Motor og styring
- Apterling
- Pantry
- Ankre og fortøjning
- Eludstyr og belysning
- Navigation / instrument
- Rengøring / vedligehold
- Sikkerhedsudstyr
- Vandsport
- Diverse udstyr

marineudstyr.dk

Enghaven 49
7500 Holstebro

+45 86 517 140 -
info@marineudstyr.dk



Dansk Metal
- en søstærk partner



Steen Sabinsky: - Vi er blandt de førende søfartsnationer i Europa, så hvis vi ikke skulle kunne holde et søfartsmøde, hvem skulle så.

Danmark i centrum:

Dansk fingeraftryk på europæisk short sea shipping

Steen Sabinsky, der er direktør i bl.a. Europas Maritime Udviklingscenter (EMUC), har i dette halvår overtaget formandsposten for det europæiske netværk, ESN, European Short Sea Network, og har fra start lagt sig i selen for, at der virkelig skal ske noget, nu Danmark er i front. En af de store opgaver bliver alt det praktiske omkring et stort møde i København mellem myndighederne og alle de europæiske short sea centre.

- Som noget af det vigtigste holder vi et møde mellem myndighederne og de europæiske short sea promotion centre – Focal Point/SPC - her i Danmark den 19.-20. april.

- Der skal vi diskutere nærskibsfart og intermodalitet med EU-kommissionens folk. Det er Transportministeriet og Søfartsstyrelsen, som er værter for mødet, mens vi fra dansk short sea vil ordne det praktiske og organisatoriske og sørge for, at det hele fungerer.

Selve programmet bliver tilrettelagt i et samarbejde mellem EU Kommissionen og Transportministeriet og Søfartsstyrelsen, fortæller Steen Sabinsky, hvis formandspost i

ESN går på skift i takt med EU-formandskabet. Derfor er posten dansk i 1. halvår.

Han samarbejder i den sammenhæng med Søren Clausen fra transportministeriet og Mogens Schøder Bech fra Søfartsstyrelsen og har forventninger til mødet:

- Godt nok har de danske ministerier og styrelser i forvejen meget travlt i disse måneder, men min formand Torben Dalhøj Poulsen, EMUC, og de to danske myndigheder er rigtig glade for, at vi får mulighed for at afvikle et sådan møde herhjemme. Det er ikke altid de vil tillade det, men da jeg var i Bruxelles i november sammen med Mogens Schrøder Bech

nævnte jeg i forbindelse med Focal Point /SPC, at vi havde interesse for at holde mødet.

Der er 22 lande, som har short sea promotion centre

- Det giver jo nogle danske muligheder for at præge dagsordenen og komme med nogle danske synspunkter. Det er vigtigt, at vi inden for nærskibsfart og i samarbejdet mellem transportformerne har mulighed for at komme frem med vores syn på sagen, siger han og kalder dette møde for en af de største begivenheder i hans formandsperiode.

Fælles projekt

- Så er vi i centrene samtidig i gang med et fælles projekt,

hvor vi regner med at skrive en kontrakt med Kommissionen omkring Marco Polo projektet, hvor vi regner med at lave noget markedsundersøgelse, miljø, promotion og managementarbejde.

Her er det SPC Frankrig, der skal lede projektet, mens jeg skal være den, der trækker i trådene og er vært for møderne. Der er meget som skal koordineres for at få folk samlet om tingene, siger Steen Sabinsky men henviser til at kommissionsformand Barroso.

Han har sagt, at vi er gode til at finde løsninger og få det hele til at glide.

- Det er vores styrke i dette arbejde, at vi har god respekt for

de forskellige kulturer og forstår at håndtere sagerne, siger han og nævner Charlotte Vinding som sin højre hånd i denne sammenhæng:

- Hun taler jo flydende fransk og engelsk. Det er en stor fordel i samarbejdet, fordi der er så utroligt meget, der skal koordineres. Men ikke nok med det:

Vi regner også med, at vi på EU's Maritime Dag i Gothenborg; Sverige den 21.-22. maj skal sætte fokus på nærskibsfarten i EU, med de fordele, udfordringer og forventninger som fremtiden bringer.

Danske muligheder

- Desuden er vi også involveret i et stort EU projekt, som hedder BSR Inno Ship, som handler om SOx-problematikken i Østersøen, og i den sammenhæng inviterer vi alle vores venner fra det projekt til København for at skabe et internationalt get-together med partnermøder og en konference om skibenes emissioner.

- Vi kigger rigtig meget på, hvad der findes af konferencer rundt omkring, så vi kan highlighte, hvad der er vigtigt for vores medlemskreds.

- Endelig skal vi lave en årsrapport for short sea i Europa, hvor alle centrene skal levere informationen om hvad de så som vigtigt i 2011, og hvad de forventer i 2012. Den har hidtil været lidt gammeldags, så jeg har bedt om, at rapporten også kan bruges som fremadrettet markedsføring og informationsmateriale i stedet for at fokusere på det historiske. Den skal også sendes til kommissionen, så de kan se hvad vi har gang i.

Med hensyn til muligheden for dansk fingeraftryk på Focal-mødet siger Steen Sabinsky.

- Vi er jo upolitiske, så det er naturligvis op til Søfartsstyrelsen og Transportministeriet, hvad de synes, nu da de får mulighed for at påvirke emnerne.

Men det var jo os, der tog initiativet og gik i dialog med folkene i Kommissionen omkring vores interesse for at holde mødet. Og de syntes så, at det lød interessant.

Men det var jo klart, at både styrelse og ministerium først skulle sige ja. Ellers var det ikke blevet til noget. Samtidig kunne jeg jo henvise til, at vi med vores stab nok skulle påtage os alt det udenoms arbejde, så de kunne koncentrere sig om det faglige og være værter.

Teamwork

Steen Sabinsky lægger ikke skjul på, at det er en krævende opgave, han har fået.

- Det bliver sikkert travlt og hårdt, men jeg har sørget for at have et godt hold omkring mig. Vi er et team, som får tingene til at ske. Vi har gode medarbejdere med på vognen. Men vi håber da, at vi bagefter vil kunne se tilbage på en periode, hvor vi har fået gjort

en masse for at gøre opmærksom på alt det maritime.

Heldigvis samarbejder vi godt med Transportministeriet og Søfartsstyrelsen, som er de vigtigste spillere samtidig med, at brancheorganisationerne bækker op. Vi er faktisk gode til at hjælpe hinanden, når det virkelig gælder og vi kan sige, at nu handler det om at stå sammen for det er nu, at Danmark skal have noget ud af det.

Alle vore medlemmer får også mulighed for at være med i det omfang, de ønsker.

Vi kommer nok ikke til at opfinde den dybe tallerken, men vi vil nok kunne få fat et dansk aftryk på nogle af sagerne.

- Hvis vi som en af Europas førende søfartsnationer ikke skulle kunne holde et søfartsmøde heroppe, nu vi har muligheden, hvem skulle så, spørger Steen Sabinsky.

Af Finn Bruun



un Mobilkraner
- holder de bærende kræfter i form

Ternevej 4 - DK-8641 Sorring
T +45 8695 7599 - F +45 8695 7098
info@unmobilkraner.com - www.unmobilkraner.com

SENNEBOGEN **GROVE** **ORLACO**
Specialised Camera Solutions



Eagle Shark om pirat-afværgelse: Bevæbnede vagter og forberedelse afgør sagen

Selv om piraterne ud for Afrikas Horn og længere sydpå ser ud til at være trængt, og krigsskibet Absalon har vist sin evne til at gribe effektivt ind, er faren for angreb langt fra drevet over. Der er så mange penge at hente for bagmændene, at angrebene på handelsskibe vil fortsætte.

Et af de tiltag, der har ændret ligningen – ud over stationering af regulære krigsskibe og overvågningsfly – er bevæbnede vagter ombord på handelsskibene ved passage gennem piratfarvande.

Men det er ikke gjort med blot at have nogle våben og skytter om bord.

Det fremhæver Christian R. Spohr, som sammen med partneren Jacob Schmidt i det danske sikkerhedsfirma Eagle Shark lægger afgørende vægt på kvaliteten af vagterne, så de både lever op til danske rederiers høje standarder og firmaet egne.

Christian Spohr har baggrund i Frømandskorpset mens makkeren kommer fra Jægerkorpset – firmanavnet refererer til de tatoveringer hvert korps bærer. Tilsammen har de 13 års erfaring og

arbejder primært med personbeskyttelse og maritim sikkerhed.

Og det på baggrund af erfaring lige fra det første hold frømænd på "Absalon" i 2008, at Christian Spohr kan rådgive rederierne i piratspørgsmål. Selv er han blandt andet trænet i på lang afstand at kunne spotte pirater ud fra deres særlige kendetegn.

Ikke på radaren

- Det er vigtigt at kunne genkende dem på afstand, så man får så lang en handle-tid som muligt, både så man får chancen for at sejle i en lang bue udenom, og hvis det ikke lykkes tid til at forberede sig på at afværge et angreb. Piratbåde kan være svære at se på radaren.

- Det gælder om at forhindre piraterne i at komme ombord.

Sker det, udgør piraterne en virkelig trussel, fastslår han.

Selv har han som udkig på broen én gang for alle erhvervet en rutine i gennem en kikkert at kunne udskille piratbåde og skiffs fra de utallige fiskerbåde, som opererer i samme område.

Faktisk er der klare kendetegn for det træned øje:

- Man kan bl.a. se det på antallet af personer i bådene og på, hvordan de gebærder sig i farvandet. De ligger i venteposition og går så løs på et lønnende mål. Mange af dem har – i modsætning til fiskerne – malet deres både af sløringsmæssige årsager i en grøn eller blålig farve, som er sværere at spotte for øjet, fortæller han og understreger, hvor vigtigt samarbejdet mellem skibsfarten og koalitionsstyrkerne i området er.

Både hvis man har bevæbnede vagter, og hvis man forlader sig på pigtråd og citadel.

Men netop vanskeligheden med at identificere pirater blandt fiskerbåde fører til mange urigtige pirat-meldinger til krigsskibene i området.

- Vanskeligheden ligger ikke mindst i, at fiskerbådene ofte er i formationer og ikke sjældent sejler aggressivt op mod handelsskibe for at tage de fisk – tun f.eks. – som ligger i slipstrømmen. Det er svært at se fra overvågningsfly, hvem der er hvem, man skal tæt på for at se pirat-stiger og våben, påpeger han.

Hans skrækscenarie er jo, at skytter uden den rigtige træning, begynder at skyde mod uskyldige fiskere.

Derfor er det utroligt vigtigt med det rigtige personale, som ved 100 procent hvad deres



handlemuligheder er og kender konsekvenserne, fastslår han.

Husk kommunikationen

Det er en del af Eagle Shark's rådgivnings- og sikkerhedspakke, at de forbereder skibene på piratsituationen, både hvordan man undgår angreb, og hvad man gør, hvis uheldet er ude og de kommer ombord. Så skal man hurtigt kunne tilkalde hjælp fra flådestyrkerne.

- Det er vores overbevisning at man med den rette rådgivning og de rigtige sikkerhedsforanstaltninger kan undgå kaperinger, i hvert fald som situationsbilledet er i dag, siger Christian Spohr og fremhæver, at sikkerhedsforanstaltningerne nøje skal tilpasses det enkelte skib.

Lige siden sin første udsendelse til piratmission i 2008 har han været overbevist om, at bevæbnede vagter, er den rigtige løsning, hvis rederierne vil stå med det stærkeste kort.

- Det har rederierne set i dag og med god grund. Men ud over tilpassede sikkerhedsforanstaltninger kræver det, at

de vagter, der bruges virkelig besidder de rigtige færdigheder og evner til at begå sig i det maritime miljø. De skal have nøje kendskab til magt-anvendelse - hvornår man må bruge magt, og hvornår må man ikke. Og så skal de selvfølgelig selv have det rigtige udstyr.

- Vore konsulenter er danske soldater primært fra frømands- og jægerkorpsset i kombination med teamledere. Vi satser på kvalitet frem for masse. I alt er der vel en pulje på 200 mand at rekruttere fra, men vi kan i fremtiden også vælge at se på f.eks. norske eller tyske konsulenter.

En vis respekt

Med syv års indsats som erfaringsbagage ved Christian Spohr, hvad det er for modstandere handelsflåden er oppe imod i pirat-farvande.

- Piraternes våbenpakke og udstyrspakke er primitiv. Men jeg må sige, at jeg på en måde har en vis respekt for det de prøver at gøre - at borde skibe med det udstyr. Typisk har de russiske håndvåben eller

kinesiske kopier og én af dem har så en RPG, også kaldet bazooka. Men med de våben og den skyde-plattform, de har i de små urolige joller eller skiffs, kan de simpelthen ikke levere et effektivt skud - de kan ikke ramme med et sigtet skud, men kan fyre mod skibet eller broen og ramme tilfældige steder. Så hvis du har en trænet skytte med et godt våben og har taget dine forholdsregler, kan du langt hen ad vejen afværge et angreb ved at skræmme. Piraterne ved godt, at når der står en sådan bevæbnet vagt, så er det ham, der har fat i den lang ende i forholdet - ham der er den farligste.

Selvfølgelig er piraterne farlige med deres tilfældige angreb - men det er først, når de rigtigt er ombord, at de udgør den virkelige trussel, vurderer han. - Jeg ved godt, at søfarten er hårdt ramt på økonomien, og at det sætter en grænse for, hvor meget der kan gøres. Jeg sidder som rådgiver på den ene side af bordet og vil gerne give den bedste vejledning og den bedste løsning, men

jeg ved også, at de ikke altid har råd til det optimale. Der er mindre virksomheder, som slås så meget med økonomien, at de ikke kan overkomme det hele. Næppe alle skibe vil være 100 procent oppe, siger han.

Han nævner, at det er vigtigt at have et citadel ombord - et sikringskammer, hvor besætningen kan søge tilflugt, når piraterne er ombord.

- Men det er ikke alle, der har taget højde for hvor nødvendigt det er at kunne kommunikere, så man fra citadellet kan tale direkte til koalitionsstyrken. Ellers har styrkerne i nogle tilfælde ikke beføjelser til at gå ombord og så er det kun et spørgsmål om tid, før piraterne får skåret døren op og kan komme ind til dig. Ud over kommunikation er det vigtigt med førstehjælpsudstyr, og eventuelt også vand, mad og en tjekliste.

Signal ud

Kommunikationen skal være gennemtænkt. Christian Spohr nævner en situation, hvor et skib blev kaperet, og per- ►►

sonalet gik i citadel medbringende en satellittelefon i den tro, at de så havde kommunikation ud. Men en sådan telefon skal jo have fri linje til himlen. Så det er afgørende, at have en ydre antenne, man kan koble sig på inde fra citadellet. Nu klarede de sig ved at finde en anden løsning og fik trods vanskeligheder ringet ud efter hjælp, fortæller han.

Blandt de øvrige råd fra Eagle Shark til skibsfarten er, at bruge pigtråd rigtigt.

- Pigtråd bliver ofte sat op efter bedste evne, så den ikke virker optimalt. Der er klare forholdsregler for, hvad det skal være for en slags pigtråd, og det kræver erfaring at vide

præcis hvor og hvordan, den skal placeres for at forhindre pirat-angreb. Problemet i dag er, at piraterne nu har avancerede stiger.

- En anden løsning er at sejle med høj styrefart. Her har man talt om en 20 knobs grænse, men piraternes motorer er blevet større, så grænsen skulle gerne højere op, selv om jeg ved, at det er svært for mange skibe. Man skal i hvert fald op på den store klinge for at være rimeligt sikker.

- De ligger jo i venteposition, og jo hurtigere du sejler, jo kortere gør du deres handle-tid. Der er også muligheden for hård manøvrering. Det gør det sværere for piraterne, selv

om det ikke altid er lige nemt for store skibe, siger han og nævner, hvor vigtig ruteplanlægning er.

Der udsendes vejledende ruter i området, som det altid er klogt at følge, ikke mindst fordi, der så går kort tid, før koalitionsstyrkelse kan være fremme.

Vandkanoner kan også være gode mener Christian Spohr, som dog advarer om, at brandanlæg med vandkanoner ofte er utilstrækkelige;

- De er bedre end ingenting, men deres stråle, der ikke er styrbar, rækker ikke mange meter, så selv om mange siger, at de har vandkanoner, så er der altså tale om brandkanoner

- ikke vandkanoner med højt tryk, som kan rettes direkte mod målet, siger han.

Bagmændene

Christian Spohr er ikke i tvivl om, at piraterne og deres bagmænd vil gå langt for, at holde deres forretning kørende.

Men foreløbig står en velforberedt handelsflåde med bevæbnede og veltrænede vagter stærkest.

- Jeg tror ikke, at piraterne får hverken helikoptere eller de superhurtige gummibåde, til en million kroner, som flådestyrkerne bruger, siger han.

Af Finn Bruun

Mulig løsladelse frustrerer

Trods aftale mellem Danmark og Seychellerne afviser østaten at retsforfølge 25 formodede somaliske pirater, som tilbageholdes på det danske krigsskib Absalon. Piraterne blev taget til fange, da danske flådestyrker 7. januar bordede et piratmoderskib og befriede 14 iranske og pakistanske gidsler. Løslades piraterne vil frustrationen i såvel flåden som handelsflåden være stor.

25 pirater blev taget til fange, da det danske krigsskib den 7. januar i år bordede et piratmoderskib og befriede 14 iranske og pakistanske gidsler. Det var håbet, at Absalon tirsdag kunne overlevere de formodede pirater til myndighederne på Seychellerne, når det danske flådefartøj lægger til i hovedstaden Victoria for at udskifte besætningen. Men piraterne må blive på det danske krigsskib.

Håbet byggede på en aftale om retsforfølgelse af pirater, som Danmark sidste år indgik med Seychellerne, men som tilsyneladende ikke er det papir værd, den er skrevet på. Thomas Winkler, chef for Udenrigsministeriets juridiske tjeneste, oplyser nemlig til Morgenavisen Jyllands-

Posten, at Seychellernes regering afviser at tage imod de 25 pirater på Absalon.

Med Seychellernes afvisning, er der reelt kun to muligheder: Enten skal de formodede pirater retsforfølges i Kenya, hvis Udenrigsministeriet i de kommende dage får en aftale på plads med det østafrikanske land. Alternativt sættes de formodede pirater i land på stranden i Somalia, hvorefter de frit kan genoptage deres voldelige levevej.

For meget snak og for lidt handling

- Nu har vi i snart to år hørt på danske politikere, der siger, at der skal opbygges lokale samarbejder og lokale fængsler og at piraterne skal retsforfølges lokalt dernede, men vi

frygter, at der ingenting sker, siger Fritz Ganzhorn, direktør i Søfartens Ledere.

Han henviser til, at politikerne i det forgang år flere gange har talt om kommende piratfængsler i Puntland-regionen i det nordøstlige Somalia, og aftaler med Seychellerne og Kenya om retsforfølgelse af formodede pirater.

- Hvor langt er de fængsler? Er man overhovedet gået i gang med at bygge dem? Vi hører rigtigt meget snak fra politikerne, men vi vil hellere se noget handling, siger Fritz Ganzhorn:

- Når Seychellerne ikke vil retsforfølge de 25 tilfangede pirater på Absalon, og hvis Kenya også melder hus forbi, er de såkaldte aftaler

med de pågældende lande så andet end varm politikerluft? siger Fritz Ganzhorn.

Mulig løsladelse frustrerer

Han henviser til, at der må være en forventning om at retssystemet fungere, men at Søfartens Ledere frygter, at der ingenting sker på området.

- Hvis de 25 pirater på Absalon blot sættes i land i Somalia, vil det være voldsomt demoraliserende - ikke bare for den dygtige besætning på Absalon, men også for alle vores medlemmer, der sejler i området og dagligt lever under truslen om piratangreb, siger Fritz Ganzhorn.

Øgede omkostninger hæmmer væksten

Med den øgede NOx-afgift, der træder i kraft om et halvt år, får mange virksomheder en betragtelig meromkostning – en omkostning, der vil få direkte betydning for deres konkurrenceevne og vækstmuligheder.

Fejlagtigt tror man fra regeringens side, at afgifter på virksomhederne ikke rammer nogen, og at man derfor ikke mister vælgere ved at indføre afgifterne. Men når virksomhederne pålægges en energi-afgift, der er fem gange større end hidtil, rammer det hårdt. Det kan allerede på meget kort sigt resultere i udflytning af endnu flere dele af produktionen til lavomkostningsområder samt virksomhedslukninger med dertilhørende fyringsrunder, og det betyder, at også statskassen vil miste indtægter.

Den danske maritime industri er en global industri, der konkurrerer med hele resten af verden og har en betragtelig eksportandel på 65 %. Den maritime del af industrien eksporterer især til vækstmarkederne i Asien, og en øget eksport er netop et af de elementer, der kan være med til

at bringe Danmark godt ud af krisen. Hvis man vil have vækst i statskassen, må man sikre vækst i eksporten – men det kræver, at eksporterhvervene får de rigtige rammevilkår!

Men vi ser gang på gang, at vi i stedet for støtte fra regeringen modtager ekstraregninger i form af øgede afgifter. Den danske maritime industri har en stor interesse i at udvikle miljø- og klimavenlige teknologier til brug på skibe og i havne, og vi har da også en værdifuld position som en af verdensførende nationer på dette område. Men vi bør samtidig erkende, at det at have et af verdensens højeste skatte-tryk er en alvorlig hæmsko for virksomhederne i den globale konkurrence.

Den nye regering har meldt ud, at man ønsker at skabe vækst, men desværre har vi endnu ikke set tiltag, som

skaber vækst for den del af erhvervslivet, der konkurrer globalt. At sikre de rigtige rammer for dette erhverv vil være en langsigtet og holdbar strategi for vækst i Danmark. Desværre vil regeringens afgiftspakke bevirke det modsatte. Regeringen har udtalt, at den har hørt på virksomhedernes nødråb, hvorfor den har udskudt ikrafttrædelsen med seks måneder, da den oprindeligt skulle være trådt i kraft pr. 1. januar 2012.

Vi er glade for regeringens vilje til at lytte, men desværre er effekten af udskydelsen stort set ikkeeksisterende. I industrien arbejder man typisk med noget længere tidshorisonter end seks måneder, så den planlagte udskydelse vil i praksis ikke udgøre nogen forskel.

Ved ikke at øge afgifterne, men derimod støtte virksom-

hederne i deres bestræbelser på at blive endnu mere konkurrencedygtige bl.a. ved at satse mere på forskning, udvikling og innovation, vil Danmark kunne opnå holdbar vækst. Staten vil få højere skatte- og afgiftsindtægter i statskassen uden at belaste erhvervslivet yderligere. Og vi vil kunne øge beskæftigelsen herhjemme i stedet for at flytte den til andre lande.

Af Cecilie Lykkegaard
DANSKE MARITIME





EMUC deltager i HR møde i Maritime Industries Forum i Brussel

D. 10. januar, 2012, deltog EMUC i et møde i Maritime Industries Forums (MIF) Human Ressource gruppe i Brussels. Mødet blev afholdt for dels at sikre formidlingen af de foreløbige resultater fra EU projektet HORIZON. Dette projekt omhandler den indflydelse som søvn har på skibsofficers kognitive kompetencer, såsom at kunne træffe beslutninger. Mødet blev også afholdt for at videregive oplysningen om at finansiering af møderne er ikke tilstede længere, men EU's DG-MOVE er gået ind og sikre et mindre bidrag for at løse problemet. Møder vil derfor fremover kun afholdes såfremt der er væsentlige emner og referater vil være kort, således at sekretariats omkostninger holdes nede. Herudover blev det orienteret at Koordinationsgruppen mødes d. 17. januar for at diskutere forberedelserne til 'European Maritime Day' som afholdes i Gøteborg d. 22. maj, 2012. EMUC vil desuden være repræsenteret i Gøteborg.

HORIZON Projektet er et samarbejde mellem Warsash Maritime Academy, Stokholm Universitet, Chalmers Tekniske Universitet og Bureau Veritas Marineafdeling. Projektet har anvendt bro, maskine og cargo-handling simulatorer i Sverige og England. Projektet forløber over 2½ år og har til formål at udvikle et trætheds management værktøjskasse for den maritime industri, der kan give mulighed for at identificere træthed og vejledning til hvordan arbejdstønnen kan organiseres den sikreste mulige måde.

Debatten om træthed har igen blusset op grundet nogle alvorlige uheld, såsom uheldet med Exxon Valdez og Shen Neng 1. HORIZON projektet søger derfor at bidrage med evidens af de søfarendes træthed som kan danne grundlag for beslutninger der tages i relevante institutioner og politiske organisationer. HORIZON projektet bygger videre på en række studier. For eksempel har UK Marine Accident Investigation Branch konkluderet i deres stu-

die at træthed var medårsag til 1/3 af uheld over en 10årig periode. En US Coast Guard studie viste at træthed bidrog til 16% af kritiske skibsuheld og 33% af skader på mennesker. Cardiff Universitet har også alvorlige konklusioner i deres studie, nemlig at en af hver fjerde sømand siger de har faldet i søvn på vagt.

Projektets foreløbige resultater viser følgende:

- Overleveringen er en signifikant datakilde til at undersøge officerers awareness og performance.
- Nogle officerer på vagt er mere søvnresilient end andre.
- EEG data demonstrerede at adskillige officerer faldt i søvn på vagt, især hvis de var blevet forstyrret i deres friperiode inden vagten.
- Nogle rutine opgaver virker mere søvnresilient end pludselig opstået situationer der kræver refleksion.
- Der er forskel på niveauer af træthed mellem en navigatør og en maskinmester.

- Den friperiode inden vagt og kvalitet af søvn som en officer får, har en signifikant betydning for at undgå træthed end mængden af arbejdsopgaver som en officer varetager mens han er på vagt.
- 6 timers vagter er mere trættende end fire timers vagter.
- Data viser at teorien om den 'circadian rhythm' (kroppens døgnrytme) holder; officerer på vagt er mere træt om natten end om eftermiddagen.

Projektets anbefalinger til branchen er at officerers arbejdsbyrder skal planlægges og kontinuerligt overvåges. Der er ydermere lavet et software program, som kan anvendes når vagten aftales og som kan forudsige træthed 6 uger frem i planlægningen. Således kan man tilrettelægge vagten eller arbejdet at dette undgås. Softwaren hedder 'Martha'. Endelig skal det tilføjes, at der kommer en rapport om projektets resultater i 2012.

Kilde: EMUC



Posidonia

4-8 June 2012, Metropolitan Expo, Athens Greece

**A unique blend of
business and social interactions
at the heart of Shipping**

**Be part of the great Posidonia experience
at a state of the art new venue**

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: **Posidonia Exhibitions SA**, e-mail: posidonia@posidonia-events.com

www.posidonia-events.com



DCB udvider samarbejdet med Daewoo

Efter en vellykket levering af kranløsninger til 16 af verdens mest højteknologiske containerskibe, udført for Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering i Sydkorea, udvider Danish Crane Building samarbejdet med Daewoo. Firmaet producerer nu tilsvarende løsninger til Daewoo Mangalia Heavy Industries i Rumænien.

Pladsoptimering til mere miljøvenlige skibsmotorer

DCB har modtaget en ordre på fire krananlæg fra Daewoo i Rumænien, med mulighed for en fordobling af antallet. Anlæggene er specialudviklet til nybyggede containerskibe til Zodiac Maritime, som skal udstyres med S90 lavudledningsmotorer fra MAN Diesel

& Turbo. Ordren er foretaget på baggrund af en igangværende opgave som DCB og Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering er gået sammen om at løse for et af verdens største rederier.

- Det her er et resultat af et meget vellykket samarbejde omkring en tilsvarende udfordring, dvs. den, at lav-

udledningsmotorerne kræver en optimering af pladsudnyttelsen i skibenes maskinrum. Kranen skal operere på meget begrænset plads og udnytte hele maskinrummets højde, frem for at blive begrænset af toppunktet for krogen, siger Claus Pedersen, salgsingeniør hos Danish Crane Building.

Anlæggene består af eldrevne double-jib kraner på 9,5 x 4,5 meter. Kranernes to kædetaljer har hver især en løftekapacitet på 6,3 tons, eller en samlet kapacitet på 12,6 tons. Pedersen fortæller, at løsningen oprindeligt blev udviklet i samarbejde med MAN Diesel & Turbo i slutningen af halvfjerdserne, men at double-jib systemerne er mere aktuelle end nogensinde, da lavudledningsmotorerne fylder mere i højden end de konventionelle skibsmotorer.

Miljøbevidsthed repræsenterer vækstmuligheder

Ifølge Claus Pedersen forventer Danish Crane Building en positiv udvikling af markedet for firmaets double-jib kraner, idet flere og flere skibe vil få installeret miljøvenlige motorer i fremtiden.

- Lavudledningsmotorerne bliver standardudstyr i store, nybyggede containerskibe, og vi forventer derfor en stor stigning i efterspørgslen. Med den erfaring og referencer vi har sikret os, er vi godt udstyret til at møde denne efterspørgsel, da vi kan levere færdige, specialudviklede koncepter med relativt kort varsel. Vi er allerede i gang med udviklingsprojekter i samarbejde med skibsværfter i Sydkorea, hvilket understreger potentialet yderligere, siger Claus Pedersen fra Danish Crane Building.

Svendborg Motorværksted ApS

er et motorværksted,

der altid sætter kunden i højsæde, 24 timer i døgnet.

Dette gøres ved hjælp af faguddannet mandskab, samt års erfaring i reparation og installation af motorer.

Vores folk arbejder overalt på kloden. De er kvalitetsbevidste, servicemindede og udfører altid arbejdet til den aftalte tid og pris.

Svendborg Motorværksted ApS

Håndværkervej 1 · 5700 Svendborg

Tlf.: +45 62 21 37 88 · GSM: +45 21 64 81 85

Fax.: +45 62 21 37 78 · Email: info@svendborg-motor.dk

Ny opfindelse holder styr på borerør

Tube-lock-systemet fra Esbjerg-firmaet Global Gravity kan forhindre løbske borerør på kaj og dæk.

Det er ingen spøg at stå i vejen for et vildfarent borerør, der har kurs mod ens fødder og ben. Ikke desto mindre er det, hvad der kan ske, når de 12 meter lange og ofte tons-tunge borerør til olie- og gas-boringerne skal håndteres på vej ud til arbejdspladserne i Nordsøen, eller når de er på vej ind.

Stort set alle varer til platforme og rigge skal pakkes i DNV 2.7-1 standardcontainere klar til at blive hejst om bord eller fra borde – lige fra kaffekopper, bøffer og æg til ledninger, boremaskiner og kemikalier. Det kan olierevene af gode grunde ikke, og de håndteres derfor stort set efter de samme principper, som er blevet brugt, siden den første kommercielle olie sprang i Titusville, Pennsylvania den 27. august 1859.

- Det vil sige, at de bundtes med stålwire og ligger løst, hvor der nu er plads, hvad enten det er på kajen, skibsdækket eller riggens boredæk. Det skaber selvsagt risiko for farefulde situationer. Når de bundtes, står der typisk ansatte foran dem klar til at surre wiren om, og selv om den metode bruges mange steder i verden, så kan man sige sig selv, at der ikke skal gå ret meget galt, før det går rigtig galt. Rørene kan komme i skred og ramme medarbejderne, der kan få fødder og ben i klemme, forklarer Søren Hvorslev.

Mindre manuelt arbejde

Han er managing director i det forholdsvis nystartede firma, Global Gravity ApS., der lige er rykket ind i nye lokaler på Lillebæltsvej 42 i Esbjerg – et firma, der er startet af indehaveren, direktør Kenneth S. Hagelskjær, der også er manden bag Esbjerg Maritime Service ApS. (EMS) på samme adresse.



Han er også manden bag en ny opfindelse, der netop er udviklet til at gøre håndteringen af de tunge borerør mere sikker og struktureret, og som danner basis for Global Gravity. Opfindelsen hedder Tube-lock, og den kan mindske omfanget af det risikofyldte, manuelle arbejde med borerørene.

- Der er rigtig meget manuelt arbejde involveret, inden rørene når deres bestemmelsessted på riggen. Først skal de lastes på lastbiler og atter losses af på kajen. De ligger løst på gaffeltrucken, når de gøres klar til bundtning. Så skal de om bord på skibene og siden hejses fra skib til rig, hvor de stables, og endelig skal man regne med, at nogle af dem skal fragtes retur igen. Der bestilles nemlig altid rør, så man har en overkapacitet, så man er sikker på, at en boring ikke skal afbrydes, fordi man ikke har flere rør, forklarer Søren Hvorslev.

Returtransporten er desuden mere besværlig end udturen, for forsyningsskibene sejler rundt mellem platforme og rigge, hvor de afleverer og henter gods. ►►

”Rørene bundtes med stålwire og ligger løst, hvor der nu er plads. Det skaber selvsagt risiko for farefulde situationer”

OK Gulve A/S - Marine Flooring udfører arbejder på nybygninger og reparationer for hele landets værfter samt Lindø Værftet hvor vi udfører nedstående opgaver:

- Dørk opbygninger med cementbaserede dæksbelægninger direkte på staldækket
- Visco elastiske dæmpningsmasser mod maskinstøj og kondens
- Svømmende isolationsdæk med overflader af stål og betondæk
- Topbelægninger med fliser/klinker, tæpper, vinyl, gummi og epoxy
- Skibsgulve af teak med rigtige gummifuger med direkte import
- Speciel dobbeltgulve som anvendes til installationer af el, luft mv.
- Gardiner og solafskærmning ude og inde
- Rengøring dåb til aflevering af skibe

Firmaet er en selvstændig enhed i OK Gulve koncernen med 46 års arbejde og leverancer til skibsindustrien. Firmaet beskæftiger i dag 25 special-uddannede gulvlæggere, smede og murere.

www.skibsgulve.dk


OK Gulve

Blangstedgårdsvej 3-5 Odense . Tlf. 66 15 99 35

- Det betyder, at rørbundterne må placeres på skibsdækket, hvor der nu er plads, og det er ikke en optimal løsning, pointerer han.

Enkelt system

Både Søren Hvorslev og Kenneth S. Hagelkjær har et godt førstehåndskendskab til problematikken. Sidstnævnte er klejnsmed og har arbejdet i branchen i den danske del af Nordsøen, og Søren Hvorslev har selv sejlet forsyninger ud som styrmand på "Mærsk Frontier" fra Esbjerg i to år. Men problemerne kan undgås med Tubelock, som Global Gravity nu er i gang med at søge verdenspatent på, og der har allerede været interesse at spore fra olieselskabernes side. Systemet er enkelt. Rørene placeres i nogle moduler – fire i hver. Modulerne er fremstillet, så hvert rør hviler sikkert i en fordybning udformet som en halvcirkel. Derefter placeres et lignende modul ovenpå

det første. Modulerne låses sammen i siderne, og rørene ligger nu sikkert fastspændt og klar til videre håndtering med en kran. Til borerørene på 12 meter bruges fire sådanne moduler. Rørene kan nu stables pænt uden risiko for at skride, hvad enten de befinder sig på kajen, skibene eller riggene.

Passer til containere

- Desuden er modulerne konstrueret med mål, der passer til DNV 2.7-1-containerne, så de kan pakkes og sendes i land sammen med andet gods. De skal ikke løftes særskilt tilbage på skibet, efterhånden som de tømmes for rør. Det skaffer også plads på riggene – og plads er en mangelvare, påpeger Kenneth S. Hagelkjær. Modulerne er desuden udtænkt, så de matcher alle tænkelige transportformer, og ingen komponent vejer over 15 kg, så den kan håndteres manuelt. Målene går også



altid op med standardmålene på europaller i både længde og bredde.

Det nyudviklede system har også den fordel, at der skal bruges færre løft. Det betyder kortere lossetid, kortere tid i havn og flere ture om året med den samme mængde. Fordele, der kan aflæses på regnskabet bundlinje.

Der er i forvejen taget enkelte tilløb til lignende løsninger

på rørproblemerne, men uden videre held – bl.a. fordi rammerne har været for store og for tunge og dermed givet både håndterings- og pladsproblemer.

Testserie på vej

- Tubelock-konceptet er et helt andet, som ingen har prøvet før. Når rørbundterne i modulerne er om bord på riggen og skal bruges, er mandskabet

ErhvervsMagasinerne



FiskerBladet



Havne & Skibsfart



Maritim Industri



Det Blå Danmarks
Uddannelsesmagasin



Danish Maritime
Magazine

Besøg

FiskerBladet.dk

Havneogskibsfart.dk

Maritimindustri.dk

DanishMaritimeMagazine.dk



MaritimeTV.dk

DanishMaritimeTV.dk

Søg i over **700 artikler** om erhvervet

Tilmeld dig **vores nyhedsbrev**

Læs **tidligere udgivelser** fra magasinerne

Få dit eget abonnement på samtlige magasiner for 475 kr. pr. år i portotilskud : abo@erhvervsmagasinerne.dk
Reg.nr. 7604 konto 1331083, SWIFT VEHODK22 - IBAN DK2576040001331083

ErhvervsMagasinerne - Jægergårdsgade 152 - Bygn. 03 I - 8000 Århus C - Tel.: +45 7020 4155 - www.ErhvervsMagasinerne.dk

ikke afhængige af kranhjælp, for modulerne vejer ikke mere, end at de må løftes af én mand, så de lever også op til kravene i arbejdsmiljøloven, siger Søren Hvorslev.

Foreløbig har et større olie-selskab lagt billet ind på køb af en testserie bestående af 50 profiler, som Global Gravity er i gang med at producere.

- De vil selvfølgelig gerne vide, om produktet lever op til forventningerne, så styrke og holdbarhed skal testes. De skal jo fungere i et barsk miljø, påpeger han.

Global Gravity er også netop gået ind i patentansøgningsfasen, der for et verdenspatent anslås til ca. to år. Sideløbende kører certificeringsfasen, med henblik på at opnå en endelig certificering af produktet f.eks. en DNV godkendelse for løftedestyr.

- For selv om Europa og Nordsøen lige p.t. er mest interessant, så er der jo også mange andre spændende mar-

keder – f.eks. Brasilien. Fælles for olieselskaberne er jo, at de har fokus på sikkerhed og gerne vil kunne fremvise lave ulykkesstatistikker. En klemt fod kan også koste arbejdsgiveren rigtig mange penge, siger Kenneth S. Hagelkjær.

Økonomisk støtte

Han står for produktionssiden, mens Søren Hvorslev indtrådte i firmaet i juli sidste år til opgaven med bl.a. at finde risikovillig kapital til et økonomisk fundament til produktionen af Tubelock. Der blev søgt otte fonde, hvoraf tre vendte tilbage med positiv respons. Det var Den Danske Maritime Fond, Syddansk Teknologisk Innovation (SDTI) samt Forsknings- og Innovationsstyrelsen.

De to ejer nu også EMS i fælleskab. Dette firma har tre hovedforretningsområder: salg eller udlejning af udstyr til borer og well service, serviceopgaver såsom udlejning

af personel til arbejdsledelse og konsulentopgaver i ener-gisektoren med fokus på olie, gas og vind, samt produktion og strukturobygning af sme-

dekonstruktioner i stål, reparationsarbejde og mindre, mekaniske opgaver.

Af Karen Sloth

FAKTA

Kenneth S. Hagelkjær:

Uddannet klejnsmed. Har arbejdet på platforme og rigge i norsk og britisk sektor samt i Qatar. Har desuden arbejdet for det daværende Esbjerg Oilfield Services A/S – nu Semco Maritime A/S – som henholdsvis sjakbajs samt værktøjer/projektleder i dansk sektor. Har som slutbruger i jobbet som roustabout for Maersk Drilling A/S mærket problemerne med plads, håndtering og arbejdsgange på egen krop. Startede EMS og siden også Global Gravity fra privatadressen i Esbjerg for to et halvt år siden med det formål at udvikle et system, der skulle kunne mere end blot løfte rørene.

Søren Hvorslev:

Togt med skoleskibet "Danmark" efterfulgt af sejltid som matros. Skibsførereksamen fra Fanø Navigationsskole. Sejlede fem år som styrmand i hele verden. Styrmand i Maersk Line på containnerskibe fra 1999, på supplyskibe i Maersk Supply Service fra 2000-2002. Fra 2002 ansat i Danbor Service A/S i Esbjerg, hvor han i sommeren 2011 sluttede som basechef med ansvar for bl.a. logistik. Fra 1998 – 2002 HD i organisation og ledelse på Syddansk Universitet.

ALT I BLÆSEMIDLER

meldgaard SILIKAT

Markedsførende på silikosefri blæsemidler i Danmark. meldgaard markedsfører 2 typer blæsemidler til brug ved industriel overfladebehandling:

Aluminiumsilikat - som hovedsagelig anvendes ved fristråleblæsning på værfter m.v.

Garnet - som hovedsagelig anvendes i lukkede anlæg, og som abrasiv ved vandstråleskæring.

Levering foregår fra vores ny-opførte silikat-anlæg i Aabenraa. Herfra leveres blæsemidlerne både løst i tankbiler, samt pakket i bigbags eller sække på paller. Stor lagerkapacitet sikrer at vi altid er leveringsdygtige.

meldgaard

SILIKAT A/S
Askelund 10 • 6200 Aabenraa
74 33 72 00 • www.meldgaard.com

Vi påtager os både levering af blæsemidlerne, og bortskaffelse af affaldet gennem vores unikke returtagningssystem. Affaldet fra blæsning / skæring genanvendes miljørigtigt i andre former for industri, og du får dokumentation til brug i forbindelse med f.eks. "Grønne regnskaber".

Kontakt os venligst hvis du ønsker henvendelse eller besøg af vores konsulent, som gerne fremkommer med løsningsforslag samt uforbindende tilbud på levering og returtagning.

...så kan **DE** være
sikker på kvaliteten!



Danmarks Maritime Klynge

Europas Maritime Udviklingscenter er stolt over at kunne præsentere "Danmarks Maritime Klynge" - et 3-årigt projekt, hvis formål er at styrke det maritime kompetenceniveau i Danmark. Ambitionen er at bringe det nuværende maritime uddannelsesniveau på niveau med de bedste, for at fastholde såvel som at tiltrække og udvikle nye job inden for den maritime industri. Projektet tager afsæt i et samarbejde mellem virksomhederne, myndighederne, erhvervsorganisationerne, samt forsknings- og uddannelsesinstitutionerne.

- **Maritim kompetenceudvikling på kandidatniveau:**

- o Udvikling og oprettelse af fag og studieforløb på kandidatniveau på Copenhagen Business School (CBS), Dansk Tekniske Universitet (DTU), samt Københavns Universitet (KU).
- o Maritim entreprenørskab - CBS

- **Kompetenceudvikling på/til bachelorniveau:**

- o Udvikling og oprettelse af efteruddannelsespakker, bl.a. med henblik på at geare maskinmestre til bachelorniveau, samt mulighed for overbygning på kandidatniveau. Herunder udvikling af en generisk model, som vil kunne anvendes af andre maritime uddannelser – Århus Maskinmesterskole (AAMS).
- o Styrkelse af internationalt samarbejde – bl.a. igennem udveksling med udenlandske maritime uddannelsesinstitutioner - Københavns Maskinmester og Elinstallatør skole (KME)
- o Udvikling af en model for et pædagogisk vejledningscenter for undervisere, tutorer, og studerende m.m. – SIMAC
- o Udvikling af et maritimt uddannelsesforløb med live-baseret laboratorieforløb - SIMAC
- o Fremme innovation og entreprenørskab blandt de studerende - KME

- **Udvikling af ny maritim viden:**

- o Oprettelse af tre Ph.d'er – henholdsvis inden for maritim jura (KU), maritim logistikoptimering (DTU), samt hydrodynamik (Force Technology).

- **Kompetenceudvikling – erhvervslivet:**

- o Indsatser mhp. at fremme SMV'ers anvendelse af viden og arbejdskraft fra de videregående uddannelsesinstitutioner med det formål at øge innovationen - EMUC
- o Udvikling af en række korte erhvervsorienterede korte maritime kurser på CBS Blue MBA, simulatorbaserede ledelsesudviklingskurser mm. hos Force Technology, samt efteruddannelseskurser (KME).

Derudover vil der blive sat fokus på at højne innovation og det internationale samarbejde med henblik på at øge værdiskabelsen blandt virksomhederne i den maritime erhvervs-klynge.

- **Fremtidig innovation og vækst i den maritime klynge:**

- o Oprettelse af rådgivning og innovationstiltag for virksomheder – Danske Maritime
- o Identificering og udvikling af innovationsaktiviteter og projekter – Europas Maritime Udviklingscenter EMUC.

Her er en stor mulighed for at være aktiv. Vi vil derfor opfordre jer – de maritime aktører - til at deltage i de arrangementer, der vil komme løbende i gennem projektperioden, således at vi kan sikre at projektaktiviteterne og indsatserne målrettes jeres behov. Kontakt kan rettes til projektleder Merete Vestergaard, telefon 77 31 09 28/53 53 64 87, e-mail: mve@maritimecenter.dk.

Følg med på www.maritimecenter.dk