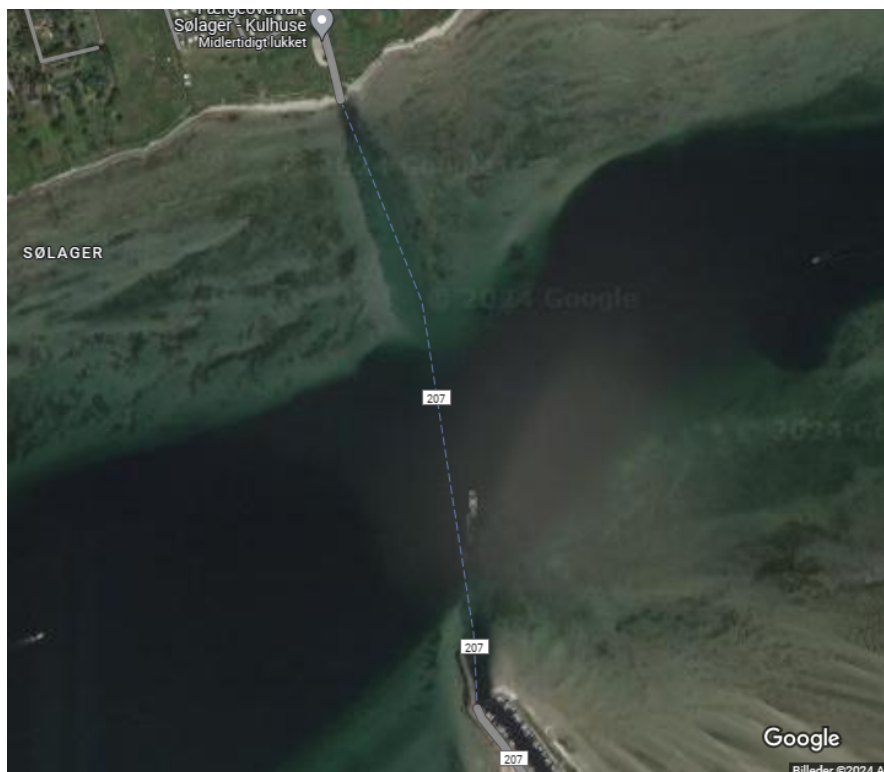


Columbus

Notat



Nedenstående har jeg sammenfattet et notat om emner, som har været diskuteret i forbindelse med fortsat drift af færgeruten Kulhuse-Sølager.

Notatet skal anses som et notat og ikke en fyldestgørende rapport idet flere oplysninger og konklusioner i dette dokument ikke altid er fuldt understøttet.

Indhold

1. Alternativ færge (2024.02.05)	2
2. Fortsat drift med Columbus (2024.02.05)	2
3. Fremtidig drift form (2024.02.05)	3
4. Kompetencer (2024.02.05)	3
5. Hviletids regler og bemanning (2024.02.05)	4
6. Besætning og uddannelseskrav (2024.02.20)	4
7. Store reparationsopgaver og værftsoophold (2024.02.25).....	5
8. Undersøgelse af nødvendige reparationer/opgraderinger (2024.02.28).....	7

1. Alternativ færge (2024.02.05)

Erstatningsfærge 1:1

Det har ikke været muligt at finde en erstatningsfærge til Columbus. (8 biler/70 pax)

Dette skyldes bl.a. følgende forhold:

- Farvandets beskaffenhed, hvor lav dybgang er påkrævet (max 1,35 m)
- Columbus er bygget med et dyssesystem til fremdrift. Dyse systemets specielle karakteristisk gør, at færgen kan uddybe sejlrenderne ved opstart af sejlsæsonen og løbende i løbet af sommeren. Det er ikke muligt at finde en anden færge med tilsvarende dyssesystem.
- Nyere færger er bygget efter nogle andre regler, som gør dem væsentligt dyrere i drift.

Alternativ erstatningsfærge (max 12 pax)

Der findes flere alternative muligheder. Fælles for alle løsninger er dog, at Sølager ikke kan bruges som anløbsplads på grund af den lave dybgang og manglende anløbsbro.

En mulighed kunne være FØNIX SPIRIT (<https://foniks.dk>)



Af de færger (max 12 pax), som vi har kigget på, er denne nok den mest optimale. Dyssesystem og med kun ca. 1 m dybgang. Dertil forholdsvis stor dæksplads, hvor der også er plads til nogle cykler.

Båden er godkendt til at sejle med op til 12 pax. På grund af bådens størrelse og det faktum, at der kun må være 12 pax ombord gør, at skibet kommer i en anden og mindre krævende kategori i forhold til godkendelse hos Søfartsstyrelsen.

- Prisniveau: 320.000 Euro. Der skal dog forventes yderlige udgifter til at indrette båden til den specifikke overfart (Estimeret 200.000 kr)
- Årlig reparations-/vedligeholdelse udgifter: 100.000 kr (Estimeret)
- Søfartsstyrelsen kræver, at skibet kommer på bedding hvert 2½ år (Columbus årligt). Grundet bådens størrelse kan dette ske mange steder i Danmark.
- Passende kaj anlæg skal bygges i de to anløbshavne Kulhuse og Lynæs.

2. Fortsat drift med Columbus (2024.02.05)

Teknisk

Det har tidligere været nævnt, at Columbus står overfor større vedligeholdelsesarbejder i nær fremtid. Herunder udskiftning af bildækket.

De store vedligeholdelsesarbejde kan kun udføres vinterperioden, oktober-marts, hvor færgeren er oplagt.

Vi har de seneste år erfaret, at det er meget vanskeligt at få gennemført større vedligeholdelsesarbejde i vinterperiode på grund af ugunstige vejrforhold, jule-vinterferie mm.

Der skønnes, at der er to muligheder for udførelse af de store vedligeholdelsesopgaver:

Gradvis over en årrække: Arbejdet kan udføres på Holbæk bedding. For at få arbejdet udført anbefales det, at man reducerer sejsæsonen med ca. en måned i en årrække for at få at sikre, at arbejdet kan udføres forsvarligt og til en acceptabel standard.

Udføres under ét værftsbesøg: Arbejdet bør udføres et sted hvor man mandskabsmæssigt har en passende kapacitet af mandskab samt værkstedsfaciliteter. Dette kunne være i Assens, Grenå, Gilleleje. En så stor opgave kan sandsynligvis ikke udføres i løbet af de 6 måneder i vinterperioden. Der bør derfor planlægges at tage færgeren ud af drift i én sæson.

Der er dog risiko forbundet med, at Søfartsstyrelsen i forbindelse med store vedligeholdelsesarbejde/ reparationer konkluderer, at færgeren nu bliver ombygget og derfor skal opfylde de nyeste regler. Hvilket ikke er muligt for Columbus.

3. Fremtidig drift form (2024.02.05)

For nuværende er færgeren overfarten forpagtet til Steffen i henhold til en aftale som udløber pr 31.12.2024

Jvf. "Document of Compliance" er det Frederikssund Kommune med Kristian Nabe-Nielsen som direktør. Det vil ikke umiddelbar kræve nogen ændring, hvis man indgår en aftale med en anden forpagter eller hvis man ønsker at drive færgeren i egen regi (Fr.sund Kommune). I sidstnævnte situation, hvor Fr.sund Kommune ønsker at drive færgeren, vil det dog kræve en opdatering af nogle af procedurerne i ledelsessystemet.

En anden mulighed kunne være, at der kommer et selskab, som både har færgeren og organisationen bag til at drive overfarten. Her vil ansvaret og driften ligge hos det nye selskab. Det vil også være dem, som opretholder autorisationen fra Søfartsstyrelsen ("Document of Compliance").

4. Kompetencer (2024.02.05)

Columbus' specielle styresystem med dysser er ganske unikt og kræver oplæring. Steffen har meddelt, at han ikke ønsker at forlænge forpagtningsaftalen. Helge (årg 1949), som styrer færgeren når Steffen holder fri, har også indikeret, at han ønsker at stoppe med udgang 2024.

For at sikre, at der fremadrettet også vil være personale, som er i stand til at sejle færgeren, bør Fr.sund kommune sørger for, at der sker en erfaringsovergang til andre.

Fr.sunds aftale med Ole Kaspersen, som har været tilknyttet færgedriften som DP (Søfartsstyrelsen krav) og bistået med anden konsulents bistand, udløber pr 31.12.2024. Det er for nuværende uvist om aftalen forlænges.

Det skønnes, at det kan blive ret vanskeligt at finde nye medarbejdere til at sejle med færgeren. Arbejdstiden på 12 t pr dag i en "7 dages arbejde/ 7 dages fri" turnus i sommerperioden kan være vanskelig for mange at imødekomme.

Tidligere kunne man rekruttere nye besætningsmedlemmer blandt fiskere, som fik konverteret deres papirer til at kunne sejle på færger. Denne mulighed er efterhånden udtømt. Dertil har Søfartsstyrelsen skærpet kravene til at få konverteret papirerne.

De mange jobopslag og genopslag vidner om, at mange ø-færger og andre mindre færger selskaber har store udfordringer med at rekruttere nyt personale.

5. Hviletids regler og bemanning (2024.02.05)

- Søfarende skal have mindst 10 timers hvile i enhver 24-timers periode.
- Hviletiden kan deles i højst to perioder, hvoraf den ene skal være på mindst 6 timer.
- Der må maksimalt være 14 timer mellem hvileperioderne.
- Den søfarendes samlede hviletid på en uge skal mindst være på 77 timer. Her tæller samtlige hvileperioder med. En uge er en sammenhængende 7-døgns periode.

Ref Bekendtgørelse nr 2027 af 14/12/2020.

Hviletidskravet vil med eksisterende sejlsplaner ikke berøre driften eller bemanningsfastsættelse på Columbus idet skibet maksimalt sejler 12t pr dag.

Hviletiden tæller fra det tidspunkt, den søfarende går i land, til han/hun igen møder ombord.

Hviletidsreglerne er defineret af Søfartsstyrelsen og er gældende som minimumskrav for alle søfarende ansatte ombord på skibe. Reglerne er gældende for alle kategorier af personale, herunder også privatansatte såvel som offentlige/kommunal ansatte.

Det er muligt, at særlige overenskomstmæssige forhold kan kræve yderligere hviletid for besætningerne.

Samlet set må det antages, at det kræver 5-6 fuldtidsstillinger at bemane færgen 6 måneder hvert år.

Som tidligere nævnt, er der behov for yderlige værftsoophold i fremtiden. Disse værftsoophold vil kræve tilsyn fra én eller flere af besætningsmedlemmerne. Den medgående tid til denne opgave er ikke medregnet i ovennævnte overslag.

6. Besætning og uddannelseskrav (2024.02.20)

Besætningsfastsættelsen (certifikat udstedt af Søfartsstyrelsen) kræver, at færgen som minimum er bemannet med:

Stilling	Grade/Capacity	Sønæringsbevis (STCW Reglement)	Certificate (STCW Regulation)	Antal personer Number of persons
Skibsfører	Master	Kystskipper	COC as Master (Home Trade)	1
Bedstemand	Second Hand	Bedstemand	COC as Second Hand	1
			Total	2

For at opnå sønærings bevis **Bedstemand** (STCW) kræves:

- Bestået dulighedsprøven (aftenskole eller tilsvarende)
- 1) Har gennemført grundkursus for skibsassistenter og erhvervet en fartstid på tre måneder, eller
- 2) har erhvervet en fartstid på 12 måneder.

For at opnå sønærings bevis **Kystskipper**/Styrmand 4.grad (STCW) kræves bl.a.:

- Har gjort tjeneste som Bedstemand, eller tilsvarende i 12 måneder.
- 20 ugers skoleophold på navigationsskole.

For personale på passagerskibe kræves der yderligere specifikke kurser:

- Vejledning af passagerer i nødsituationer
- Krisestyring og menneskelig adfærd
- Passagersikkerhed, lastsikkerhed og skrogintegritet
- Tilrettelæggelse og afvikling af båd- og brandøvelser (for skibsføreren)

De ovennævnte udbydes løbende af flere kursusudbydere og kan afvikles på et par uger. Delvist som online kurser.

Som tidligere nævnt, er der ikke umiddelbart mange ledige søfolk med de krævede kompetencer.

Jobmuligheder for personer med de krævede maritime uddannelser.

Nedenfor er oplistet flere jobmuligheder for personer med de samme uddannelser som kræves for at sejle med Columbus.

2 stillingsopslag på Småøernes Færgeselskab.
(Kulhusefærgen er én af dem).

<http://www.smaa-faergerne.dk/stillingsopslag/>

Nekselø færgerne har genopslået stilling

https://www.transportmagasinet.dk/job/view/183596/to_skipperstillinger_til_nekselofaerger_genopslag

Havne busserne i København (Arriva)

<https://arriva.dk/om-arriva/bliv-baadfoerer>

Stromma (Havnerundfart København)

<https://candidate.hr-manager.net/ApplicationInit.aspx?cid=76&ProjectId=188792&DepartmentId=10438&MediaId=5538>

Netto bådene (Kanalrundfart København)

<https://www.havnerundfart.dk/index.php?page=job.php>

Bornholms bådfart

https://www.ofir.dk/jobs/skipper-til-bornholms-metvi-aps-frederiksberg-2504089/?query=job_titles%3Dkystskipper&cursor_position=17&limit=29

Det bør også nævnes, at jobmuligheder for disse personer også omfatter andet end færgesejlad. Blandt andet søger Danpilot for tiden bådfører flere steder i Danmark

https://www.soefart.dk/job/view/671677/badforere_og_aflosere_til_skagen

7. Store reparationsopgaver og værftsophold (2024.02.25)

De løbende rutinevedligeholdelses opgaver, som kræves for fortsat drift, har hidtil blevet lavet mens Columbus lå på bedding i Holbæk.

Under den sidste beddingsophold (oktober 23 – januar 24) blev en del af opgaverne dog

udsat på grund af dårligt vejr med sne og minus grader, som umuliggjorde dele af vedligeholdelsesarbejdet. Derfor blev en del af opgaverne udsat til februar-marts 2024, mens skibet ligger langs kaj i Lynæs.

I forhold til de større opgaver, som skal udbedres, herunder udskiftning af bildækket, anses det umuligt at gennemføre under normalt beddingsopholdet i Holbæk.

Der er forskellige løsninger, fælles for dem er dog, at færgen enten slet ikke sejler en hel sæson eller kun sejler i en meget begrænset sejlperiode.

Dertil bør også nævnes, at hvis Columbus skal på værft, bør man kigge på det som en mere langsigtet investering idet det vil være en økonomisk gevinst at fremrykke nogle vedligeholdelsesopgaver.

Columbus bugseres til værft

Som det er almindeligt for større reparationsarbejder på skibe, slæbes Columbus til værft i Danmark eller i udlandet.

Afhængig af værftets kapacitet kan arbejdet muligvis udføres i løbet af nogle få måneder.

Løsningen med værftet er dog forbundet med en ret stor risiko. De fleste værfter arbejder meget struktureret, hvor arbejdet, der skal udføres, er meget detaljeret defineret. Ud fra dette beregnes en pris og værftet booker tid på deres bedding. Opstår der undervejs nødvendighed for yderlige reparationer, kan dette skabe konflikt i forhold til den oprindeligt aftalt pris og den tid, som værftet har afsat til at have færgen liggende. Ofte vil disse ekstra opgaver være forbundet med store ekstra omkostninger. Grundet reparationsarbejdets karakter vil det dog være tvivlsomt, om værftet vil komme med en fast pris på reparationerne. I stedet vil man sandsynligvis foreslå en timepris på smedearbejde.

Det bør nævnes, at danske værfter har for tiden ordrebøgerne fulde et godt stykke tid ud i fremtiden. Denne type opgaver vil derfor sandsynligvis ikke være attraktive for dem. Både med hensyn til den økonomiske usikkerhed, der er i forbindelse med beskrivelsen af arbejdet, men også i forbindelse med overholdelse af den planlagte tidsplan.

Ud over betaling for reparationsarbejdet vil denne løsning også være forbundet med ekstra omkostninger. Herunder bl.a.:

- Definerings af reparationsarbejdet
- Udbudsrunde
- Slæbebåd assistance til/fra værftet
- Konsulent tilsyn under hele værftsoopholdet
- Ekstra forsikringsdækning under bugseringen

Kombination af Holbæk bedding og lokal havn (Holbæk/Hundested)

På beddingen i Holbæk kan Columbus få udbedret de opgaver, som kræver, at Columbus ligger på bedding. Derefter lægges Columbus langs kaj i Holbæk eller i Hundested, hvor man kan etablere et lokalt reparationsområde.

Smedevirksomheden kan lave et overslag på basis af det aftalte arbejde. Undervejs kan man aftale evt. ændringer til den oprindelige plan.

Fr.sund kommune har tidligere haft gode erfaringer med smedevirksomheden BMSC til at udføre stålarbejder i både Holbæk og i Hundested.

Det vil være forventeligt, at denne løsning vil tage længere tid end en løsning med værftet.

Ud over betaling for reparationsarbejdet vil denne løsning kræve flg. ekstra omkostninger:

- Definerings af reparationsarbejdet
- Udbudsrunde
- Tilsyn kan udføres af Columbus' besætning med assistance af konsulent

Udgiftsoverslag

I forbindelse med et større værftsbesøg vil det være naturligt at medtage de store planlagte vedligeholdelsesudgifter, som ligger 5-6 år ude i fremtiden.

Jvf. budget-regnearket (*Kopi af Columbus økonomi set på 20 års sigt rev 04-09-23 Rev01*) vil disse udgifter samlet udgøre 6.500.000 kr.

Tallet er dog behæftet med ret stor usikkerhed, da alle udgiftsposterne bygger på skøn/antagelser.

En mere præcis prisfastsættelse vil kræve en mere dybdegående undersøgelse, hvor der blandt andet tages udgangspunkt i, hvor mange tons stål skal udskiftes.

8. Undersøgelse af nødvendige reparationer/opgraderinger (2024.02.28)

De fremtidige udgifter bygger på et skøn/antagelse fra skibskonsulenten Ole Kaspersen, som er tilknyttet driften af færgen. Det anbefales at en anden anerkendt konsulentvirksomhed også bliver involveret i beskrivelsen af omfanget af de nødvendige reparationer.

OSK har tidligere været involveret i projektet med den nye færge såvel som med Columbus.

Opgaven til konsulenten kan som udgangspunkt beskrives som flg:

Undersøgelse og vurdering af nødvendige reparationer og opgraderinger for fortsat drift af færgen Columbus i periode 5 år, 10 år og 20 år.

Undersøgelsen skal omfatte alle forhold ombord, herunder også stål/konstruktion, elinstallationer, hydraulik systemer, hovedmaskine, ror og dyssesystemet, navigationsudstyr mm.

Den endelige rapport skal beskrive de nødvendige reparationer/opgraderinger i en prioriteret liste over med tilhørende prisoverslag for de enkelte punkter.

Det antages at en sådan rapport vil koste ca. 150-200.000 kr

>>>X<<<