

Referat fra generalforsamling den 7. november 2013 kl. 1530 i Rederiforeningens lokaler, Amaliegade, København, med 25 deltagende medlemmer samt 2 gæster.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog SVA, der blev valgt.

Dirigenten konstaterede, at indkaldelser var udsendt i overensstemmelse med vedtægterne og, at generalforsamlingen derfor var lovlig og beslutningsdygtig. Han konstaterede dog, at regnskabet var udsendt en lille smule for sent.

2. Bestyrelsens beretning.

Bestyrelsesformand JUP fremførte bestyrelsens beretning.

Jeg vil indledningsvis anmode jer om sammen med mig at "tænke lidt tilbage i tiden" og i stilhed mindes vores medlem John Jensen, der indtil videre var foreningens eneste medlem med en baggrund i Marinens Flyvevæsen, og som er gået bort siden sidste generalforsamling.

Der har været afholdt 5 bestyrelsesmøder i 2013, inklusive mødet før denne generalforsamling. Der ikke har været så mange aktiviteter som ønsket, men der skal naturligvis kun afholdes arrangementer, som der kan forventes at have medlemmernes interesse. Bestyrelsen har selvfølgelig anvendt en del tid og energi i andre sammenhænge for at kunne afvikle de planlagte aktiviteter.

Der har desværre vist sig en nedadgående tendens i medlemstallet, således at vi nu 123 er medlemmer, hvilket er 8 mindre end ved sidste generalforsamling. Det er måske ikke i tilstrækkeligt omfang gået op for de tjenstgørende i eskadrillen, at de forholdsvis hurtigt bliver "en del af historien". Historien er væsentlig del af foreningens baggrund, der danner det fundament, der kan medvirke til at videreføre foreningen - ikke for historiens eller foreningen skyld, men for de nuværende og kommende medlemmers skyld. Foreningen, der i år har fejret sine første 10 leveår (stiftet den 20. maj 2003) har i øjeblikket et æresmedlem og to associerede medlemmer.

Det er foreningens hensigt at forsætte møderækken med optimalt 3 møder om året, hvoraf det ene skal afholdes i Jylland - helst i Karup - hvor dette møde kan være medvirkende til at befordre en større grad af dialog mellem helikoptereskadrillerne. Denne løsning vurderes stadig som optimal af hensyn til medlemmernes geografiske placering i landet, hvor størstedelen fortsat er bosat på Sjælland.

Bestyrelsen har indledningsvis kun fastlagt en enkelt tentativ dato på nuværende tidspunkt for 2014, nemlig datoen for Karupmødet den 22 og 23. maj 2014. Der vil igen komme invitationer til de andre helikoptereskadriller, og vi kan så kun håbe på en bred tilslutning. Dette møde er jo en glimrende anledning til gensyn og etablering af nye relationer, og så er det vel ikke nogen dårlig ide at komme lidt hjemmefra og nyde den altid gode mad - og måske endda høre nogle nye og gode historier fra det virkelige liv.

Det med spænding imødesete valg af helikoptertype til afløsning af Lynx blev annonceret den 21. november 2012, hvor Forsvarets Materieltjeneste meddelte, at der var skrevet kontrakt om levering af 9 stk. MH-60R Seahawk til levering fra 2016.

Årets første medlemsmøde fandt sted i Korsør den 28. februar 2013 om bord på fregatten NIELS JUEL (NIJU), der er søværnets nyeste skib af IVER HUITFELDT-klassen.

Skibet er dog stadig i det næste års tid underlagt Forsvarets Materieltjeneste, der forestår de omfattende installationer, afprøvninger og prøvesejladser - men med besætning fra søværnet, NIJU var på daværende tidspunkt 45 % færdigudrustet.

En gennemgang af de væsentligste af skibets parametre placerer NIJU bedre i forhold til stort set samme skibsstørrelse fra andre lande. Anskaffelsesomkostningerne har været betydeligt lavere, men lidt af forklaringen skal ses med baggrund i genanvendelse af flere systemer fx 76 mm kanoner, kanonsigter, torpedoer mv. NIJU er 138,7 m lang, 19,75 m bred med en max. dybgang på 5,30 m og et displacement på ca. 6.500 tons. Farten er sat til 28 knob, der kommer fra 4 stk. MTU 8000 dieselmotorer på i alt 32.800 kW via 2 reduktionsgear og 2 drivakslers med propeller på en diameter af 4,3 m. Effekten kan principielt øges op til i alt 56.000 kW men på bekostning af motorenes levetid.

Besætningsstørrelsen er noget mindre end tilsvarende fregatter, og den er kun på 117 personer med mulighed for at opgradere til maksimum 165. Der kan være ekstra "gæster" i et specielt afsnit, og skibet er udrustet med et lastrum under helikoptersækket, hvor der kan anbringes 4 stk. 20 fods standardcontainere.

Udviklingen af skibene har taget omkring 7 år, og på tidspunktet for besøget var det kun classeskibet, der havde været deployeret i stort set fuld operativ tilstand i Aden bugten.

Der er en varieret bevæbning med torpedoer, helikopter, 2 stk. 76 mm kanoner og 1 stk. 35 mm kanon sammen med forskellige missilsystemer, der alt sammen styres af flere forskellige sensorsystemer, der hver især er specialiserede, men som kan samarbejde og overtage opgaver. De største radarrækkevidder er på henholdsvis 400 km og 150 km for de største radarsystemer.

De deltagende medlemmer fik en rundvisning i størsteparten af skibet, hvor man især bemærkede den ganske store dækshøjde (40 cm højere end på ABSALON-klassen) og de generelt overordentligt fine og flotte forhold overalt. Broen med udelukkende elektroniske søkort tiltrak sig også opmærksomhed sammen med det endnu ikke færdige operationsrum. Maskinrummene og kontrolrummet viste med al ønskelig tydelighed, at man faktisk kan gå rundt uden at få pletter på sit fineste tøj. Der var naturligvis særdeles stor opmærksomhed og begejstring for hangaren og de tilhørende faciliteter til helikoptergruppen. Hangarstørrelse og andre forhold i forbindelse med helikopteroperationer godtgjorde tydeligt, at der var tale om det nyeste skib i flokken af helikopterbærende enheder med hangar.

Som noget nyt i forbindelse med møder medsendtes billeder af helikopterfaciliteterne, så det var muligt at danne sig et indtryk af den moderne indretning og foretage en sammenligning med "de gode, gamle dage".

Det traditionelle Karupmøde blev afholdt den 23. og 24. maj 2013 i Eskadrille 723 lokaliteter med starten som en "Happy Hour" om eftermiddagen den 23. for tjenstgørende, deltagere fra de andre eskadriller og de tilrejsende medlemmer.

Efter traktementet startede Søren E. Petersen (V.P. Military Sales) præsentationen af Scandinavian Avionics A/S (SA), der blev startet i Billund i 1978, og det er nu en familievirksomhed med omkring 120 ansatte med datterselskaber og produktionselskaber i Sverige, Norge, Grækenland, Malaysia, Bahrain og Indien.

Det indledende mål var at servicere den civile luftfartsindustri (hovedsageligt almenflyvningen) med salg, service, vedligeholdelse, installation, udformning/design samt uddannelse og certificering af alle typer elektronik, der anvendes af fly og helikoptere samt relaterede virksomheder. Siden er opgavekomplekset udvidet med landbaserede og skibsbaseret elektronik af forskellig karakter og det militære marked er kommet til.

SA har således oprettet et antal logistiske centre, der håndterer alle indkommende opgaver af forskellig karakter, og der er oprettet aftaler med alle betydende fabrikanter af diverse former for elektronik til civil og militært anvendelse.

SA arbejder med alle former for autorisationer inden for de normale og mere specielle systemer, der er installeret i moderne luftfartøjer, og de gældende forskrifter fra alle verdenshjørner kan tilgodeses i forbindelse med reparation, dokumentation og certificering. Omfanget af installationer er på 3.000 på mere end 225 luftfartøjstyper i løber af de seneste 34 år, og en af de seneste tilkomne ydelser er lasermarkering af kabler og fremstilling af kabeltræk.

En stor del af opgaverne ligger inden for EFIS (Electronic Flight Information System) eller sagt på en mere "lægmandsagtig facon" glascockpit, hvor alle de gamle og traditionelle instrumenter/ure/visere er erstattet af en eller flere elektroniske skærme med tilhørende menuer, der kan vise alle ønskede informationer om luftfartøjet og den planlagte rute. I den forbindelse bliver alle oplysninger fra "Jeppesen" om flyveruter, anflyvninger og dermed relateret information overført til skærmene, så de tunge kufferter med alle informationerne er erstattet af elektroniske informationer - og det er slut med de manuelle rettelser.

Udover de egentlige tekniske løsninger og godkendelser er SA også leveringsdygtig i undervisning af piloter, teknikere, teknisk personale og andet personel inden for branchen - alt sammen i henhold til internationale standarder.

Efter foredraget i eskadrillen var det tid til at returnere til værelserne og klargøre til aftenens "fællesspisning" med assistance fra en meget velvillig sponsor. Middagen var som sædvanlig meget vellykket, og der blev ikke sparet på hverken vand eller vin, og som afslutning på det flotte traktement var der "kaffe og kage" i baren.

Fredag morgen den 24. maj 2013 var alle klar kl. 0800 i ESK 723 briefingrum, hvorefter der var fælles morgenbord for omkring 60 deltagere, og foreningen var som sædvanlig vært for traktementets væsentligste dele.

Efter oprydning og bordaftørring var der tid til lidt ekstra snak, og flere af aftenens historier blev genfortalt sammen med nye og dertil en sjat løse rygter! Omkring kl. 0930 kunne der til en behagelig afveksling bydes på klargøring og briefing forud for flyvture i Lynx og EH101. Der var en helt utrolig god stemning i forbindelse med flyvningerne, og det er absolut ikke for meget sagt, at oplevelsen af luftfartøjet fra ESK 722 var en meget anderledes og betydende oplevelse for de af medlemmerne, der var så heldige at blive løftet i en kort periode.

Det har i tidligere år været muligt at afholde et medlemsmøde i eftersommeren/efteråret, men det er desværre ikke lykkedes denne gang.

Bestyrelsen har i indeværende og vil i det kommende år have særlig fokus på følgende områder:

Der er blevet taget fornyet kontakt til ESK 723 Personaleforening med henblik på - både på den korte og den lange bane - at etablere et samarbejde bl.a. for at skærpe interessen for Marineflyverforeningen hos de operative forventelig til fælles gavn, idet vi har intention om gensidigt at invitere til arrangementer når de to

bestyrelser finder det hensigtsmæssigt. Derfor er Personaleforeningens medlemmer inviteret til aftenens foredrag, desværre har ingen af Personaleforeningens medlemmer dog fundet vej hertil i dag.

Der er også i bestyrelsen bred enighed om, at det kommende Karupmøde skal profileres bedre, så personalet fra ikke kun ESK 723, men også fra de andre enheder på HW KAR få øjnene op for et super arrangement.

Foreningen kører økonomisk stadig godt. Vi har løbende haft et minimum på 15.000 kr. til rådighed til forskellige arrangementer. Der ydes således stadig støtte til transport i visse tilfælde, ligesom der ydes økonomisk støtte til bespisningen i forbindelse med foreningens arrangementer.

Vores hjemmeside har ikke gennemgået den store og revolutionerende forandring, men den fremtræder stadig informativ og anvendelig, og opdateringerne er meget velvilligt stadig i hænderne på TUR.

Efter enkelte kommentarer blev beretningen taget til efterretning.

Herefter fik deltagerne en opdatering af situationen i ESK 723, der var en PowerPoint præsentation udgave af "Orientering ved formanden" fra referatet fra seneste bestyrelsesmøde med følgende hovedindhold:

Der er stadig store udfordringer med at holde LYNX flyvende pga. uforudset vedligeholdelse.

Vejen frem til implementeringen af de nye skibsbaserede helikoptere vil også være behæftet med nogle udfordringer. Der skal bl.a. uddannes tilstrækkeligt med personel, så strukturen kan opbygges i den fornødne grad. Man har forventninger til, at eskadrillen kan opretholde nærlig samme opgaveløsning samtidig med, at implementeringen foregår. Der skal færdigbygges på Karup for at huse det ekstra personel, de større helikoptere osv. Der vil således være rigeligt at se til indtil vi modtager de første MH-60R på Karup.

Der er dog også noget at arbejde hen imod. Det bliver et meget kapabelt våbensystem, som Danmark modtager med en rigtig god sensorpakke, og helikopterne vil være NVG kompatible, have auto hover funktion, god rækkevidde. Der er købt en robust reservedelspakke, en god træningspakke, egen simulator osv. Der er således noget at se frem til, og personalet i ESK 723 er godt motiveret overfor de kommende opgaver.

Formanden informerede om det allerede iværksatte arbejde, der er sket mht. etablering, personeltilpasninger, skibstilpasninger og træning/uddannelse i USA. Al arbejde sker i et tæt samarbejde mellem FKO, SOK, FTK og FMT, således at man kommer "hele vejen rundt" og får således sammensat en komplet og fyldestgørende løsning.

Afslutningsvis reklamerede formanden for Danish Air Show 2014 der vil foregå på Karup den 22. juni, og hvor man forhåbentlig vil kunne se en USN MH-60R. Medlemmer der finder vej forbi Karup til air show vil selvfølgelig være velkomne til at hilse på i ESK 723.

3. Fremlæggelse af revideret årsregnskab til godkendelse.

Kassereren henviste til det udsendte regnskab, der var blevet revideret den 1. november 2013. Regnskabet blev godkendt og bestyrelsen meddelt decharge.

4. Planer og forslag fra bestyrelse og medlemmer.

Der var ikke modtaget forslag.

5. Fremlæggelse af budget.

Kassereren fremlagde budgettet, der omfatter indtægter på 12.500 kr. og udgifter på i alt 12.100 kr. med et resulterende overskud på 400 kr. Budgettet blev taget til efterretning.

6. Fastsættelse af kontingent for kommende regnskabsår.

Bestyrelsen foreslog et uændret kontingent på 100,00 kr., hvilket blev vedtaget.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant og revisor.

Næstformand, FAB, blev genvalgt.

Bestyrelsesmedlem for sociale arrangementer, SSS, blev genvalgt.

Suppleant 1, KUN, blev genvalgt.

Revisor 1, KCH, blev genvalgt.

8. Eventuelt.

Intet.

Generalforsamlingen sluttede kl. 1620.

Efter generalforsamlingen blev der en pause til kl. 1700, hvor vi i den følgende halvanden time fik en glimrende briefing om rederierhvervenes syn på piraterisituationen ud for Somalia og indledningsvis lidt om selve Danmarks Rederiforening.

Danmarks Rederiforening er en branche- og arbejdsgiverorganisation for 40 rederier og to offshore selskaber. Tilsammen ejer medlemmerne 13,3 mio. tons dødvægt, hvilket er 96 % af den danske handelsflåde. Danmarks Rederiforening blev stiftet i 1884 som organisation for dampskibe og har siden samlet hovedparten af danske rederier og betjener desuden Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen af 2010, der er en organisation for den mindre og mellemstore skibsfart.

Danske skibe forestår omkring 10 % af verdenshandelen og det er Europas største skibsfartsnation målt i omsætning, og der den femtestørste nation i verden inden for området. Der er omkring 100.000 ansatte i shippingindustrien og dermed relaterede virksomheder, men alligevel omfatter 75 % af aktiviteterne ikke anløb af en europæisk havn.

Rederiforeningen varetager erhvervets interesser, og spiller en aktiv rolle i forhold til myndigheder og beslutningstagere i ind- og udland.

På det nationale niveau er der kontakt til medlemmer af Folketinget samt Udenrigs- og Justitsministerierne for at gøre opmærksom på vigtigheden af dansk flådeindsats, opmærksomhed omkring piratproblemet og anvendelige regler og bestemmelser for anvendelse af bevæbnede vagter.

Andre kontakter går til Søfartsstyrelsen, Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen og Forsvarets Efterretningstjeneste. Derudover er der kontakt til forskellige faglige organisationer, private organisationer og vagtselskaber.

I europæisk sammenhæng er der tæt dialog med tilsvarende organisationer og EU-institutioner, og Danmark spiller en betydelig rolle i den internationale kamp mod pirateri, herunder også i brede internationale sammenhænge. Her drejer det sig specielt om samarbejdet i organisationen International Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia og dennes arbejdsgrupper.

Pirateriproblemet ved Østafrika - og specielt i nærheden af Somalia - er heldigvis for nedadgående. Antallet af overfald toppede i 2011, og er nu dramatisk reduceret i 2013, hvor der endnu ikke er konstateret en gennemført kapring. Fra starten i 2007 og indtil 2011 steg antallet af kapinge og også løsesummerne for frigivelse af skibe og besætningsmedlemmer. De stigende løsesummer førte til længere forhandlingstider, hvilket igen medførte længere tilfangetagelsestid samt frustrerede pirater og større fare for de tilfangetagne med mulighed for sygdom og Piraternes fremgangsmåde har stort set været den samme, hvor et større fartøj medbringer et antal mindre både til angreb på længere afstand (skiffs), der typisk er baseret på den somaliske kyst. Det store fartøj patruljerer i nærheden af de forskellige sejlruter og udser sig primært "target of opportunity". Det gælder om at finde et skib med fx lavt fribord og moderat fart, hvor der ikke er foretaget forebyggende foranstaltninger i form af pigtråd, vandkanoner og bevæbnede af vagter.

Piraternes organisation er typisk opbygget som en slags pyramide, hvor der er et antal personer, der finansierer og deltager i operationerne til gengæld for en betydelig andel i løsesummen, typisk 30 - 75.000 \$. Tolke, og vagter får ofte omkring 15.000 \$, medens der også skal betales en vis procentandel (fra 5 til 50) til de ældre i stammen, investorerne og leverandørerne af diverse former for ydelser (skibe, forsyninger, brændstof, våben mv.).

Rederiindustrien har naturligvis sin væsentlige rolle i kampen mod pirateri, og de varetages på forskellige niveauer af bl.a. Den Internationale Maritime Organisation (IMO), den tidligere omtalte International Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia, anvendelse af de mest hensigtsmæssige internationale procedurer, undervisning af rederier og besætningsmedlemmer i forhold i forbindelse med eventuel kapring samt videreformidle retningslinjer til alle parter i forbindelse med anvendelse af bevæbnede vagter på skibene. Rederierhvervet har haft fokus på selvbeskyttelse i form af pigtråd langs rælingen, vandkanoner, fysisk sikring af døre og vinduer, sikrede rum og bevæbnede vagter. Visse af disse foranstaltninger kan være overflødige på nogle passager af et farligt område, hvis skibet har fx højt fribord og/eller høj fart, hvor man kan sejle fra piraterne.

Et væsentligt dokument i forbindelse med sikkerheden er ISO (International Organization for Standardization) PAS 28007, Private Maritime Security Company Management System Certification, der forventes at sikre, at de anvendte bevæbnede vagter og vagtvirksomheder er af tilstrækkelig høj kvalitet.

Det er også væsentligt, at skibene rapporterer deres tilstedeværelse og planlagte sejlads inden ankomst til et højrisikoområde.

Det internationale samfund har bidraget betydeligt med militær tilstedeværelse af skibe og fly, og det har haft en meget væsentlig indflydelse på aktiviteterne fra piraternes side. Den konstante tilstedeværelse har haft en betydelig afskrækkende virkning, og Danmark har i en ganske lang periode haft et skib med helikopter i området ved Aden Bugten.

Indsatsen er koncentreret om de mest trafikerede skibsruter, eftersøgning af piratskibe og skiffs i nærheden af kendte piratlejre og foretage kontrol af skibe på vej fra land.

Man havde indledningsvis et ønske om at medbringe bevæbnede, militære vagter, men det var der ikke politisk opbakning til, og efterfølgende har erfaringer fra Holland vist, at sagsbehandlingstiden for en sådan tilladelse var af en sådan længde, at det i praksis var uanvendeligt.

Der blev efterhånden udformet både international og national lovgivning, så bevæbnede, civile vagter - både danske og udenlandske - blev et alternativ, men dog stadig med en sagsbehandlingstid på omkring 2 uger med baggrund i personoplysninger og oplysning om våbennumre. Men de fleste forhindringer blev imidlertid løst med et nyt lovkompleks i sommeren 2012, da der ikke længere skulle søges om tilladelse for hver enkelt sejlads, men rederiet kunne ansøge om en generel våbentilladelse. Der er fortsat forskellige regler afhængig af hvilket land et skib kommer fra, men flere og flere bevæger sig mod lovgivning som tillader brugen af bevæbnede vagter, og de større organisationer er enige om betingelserne, og de danske tilladelser gælder nu for et år ad gangen.

Fremtiden ved Somalia bygger efter Danmarks Rederiforenings opfattelse på fortsat militær tilstedeværelse, udbredelse af internationale regelsæt, opbygning af regionale kystvagter, efterforskning af bagmændene - følge pengene, støtte til retsforfølgelse og udbygning af fængselsfaciliteter, udviklingsbistand og ændring af levevilkår samt og stabilisering af Somalia. Det er særdeles vigtigt, at der opretholdes en militær tilstedeværelse, idet problemet ellers kan blomstre op igen, da de bagvedliggende årsager endnu ikke er løst.

Piratproblemet ved Vestafrika er ikke umiddelbart til at sammenligne med området ved Somalia, da de skibe, der overfaldes ved Somalia er på transit, medens skibene i Vestafrika er på vej til eller fra et af landene i regionen.

Pirateri foregår i mere begrænset omfang, og der er kun få egentlige kapringer. Piraterne går i større omfang efter skibenes let omsættelige varer - og ikke lasten eller besætningsmedlemmerne. Undtagelsen er dog de mindre produkttankskibe, der er blevet kapret, men i de internationale statistikker er denne form for pirateri underdrevet. Men de gennemførte overfald er generelt meget voldelige.

Problemerne opstår hovedsageligt inden for landenes territorialfarvand, og så er der ikke baggrund for international jurisdiktion og intervention fra militære skibe.

Problemerne skal bl.a. løses ved at lægge pres på de respektive kyststater, så de lever op til deres ansvar i henhold til internationale konventioner. Det kan f.eks. være støtte til de stedlige kystvagter eller egentlige flådefartøjer.

Efter briefing fik vi en kort rundvisning i de store og flotte lokaliteter over flere etager, og der var ganske højt til loftet med flotte udsmykninger og tilhørende inventar i den fine bygning, som foreningen fik bygget i 1922.

Kl. 1855 blev konferencelokalet skiftet ud med cafeteriet ved siden af, hvor der var venlig selvbetjening og 2 stk. luksusmørrebrød samt ost og øl/vand til alle. Snakken fik frit løb over de næste 1½ time, og det var tydeligt, at gamle minder blev opfrisket med oplevelser fra den virkelige verden, virkelige historier fra de gode men gamle tider.

Venlig hilsen

Villy