

# Single point of contact

Marinekoordineringen er centrum og livsnerve i byggeriet af havvindmøller. Vagten bliver sat ved byggestart og løber 24/7, til projektet er færdigt. Så her sikres overblik, herfra koordineres arbejds gange og sikkerhed – og her overleveres nøgler, reservedele, pakker, plus diverse ...

I DONG Energy's kontor på Grenå Havn finder vi ind til Marine Coordinator Anholt. Det er Thomas Baagøe Larsen, der passer de mange skærme og vagttelefonen, og efter ganske kort tids besøg er man ikke i tvivl om, at stort set alt, hvad der foregår i og omkring byggeriet af Anholt Havmøllepark, koordineres fra det lille hjørnekantor. Fra små praktiske ting som overlevering af nøgler, pakker og reservedele – til de helt store koordineringsopgaver af de mange arbejdsfartøjer i parken.

"Spørg i marinekoordineringen", lyder det.

- Vi er her jo 24/7 – fra projektets start, til vi slukker og lukker, mens de fleste andre kun er her i en kortere periode. Så det er klart, at det er os, der er kontaktpunktet, princippet er, at der er "one point of contact", siger Thomas Larsen.

Han er projektansat igennem firmaet Wind And Water og arbejder

14 dage efterfulgt af 14 dages fri. I arbejdsugerne bor han i Wind And Waters lejlighed i Grenå:

- Indtil nu har vi været alene på vagt, men her i efteråret, hvor der kommer til at foregå endnu mere arbejde, kommer der en assistent til at passe radioen.

## Tjekker folk og skibe

Den hurtige arbejdsbeskrivelse af marinekoordineringen er, at de koordinerer "alt". Den lange arbejdsbeskrivelse er ret omfattende.

Som udgangspunkt er marinekoordineringens hovedfokus sikkerhed – og alt, hvad det indebærer.

Alle, der skal arbejde i parken, skal have tjekket deres certifikater af marinekoordineringen og indføres i databasen. Når et certifikat udløber, popper der et rødt kryds op.

Før de sejler ud i parken, skal de igennem en safety-induction, som HSE-afdelingen står for. Desuden

skal de have et sea survival certifikat. Skal de op på fundamenterne, er der krav om en højderednings-uddannelse samt et brandsluknings- og førstehjælpkursus – og alle certifikaterne skal uploades i systemet.

- Indtil nu har vi haft omkring 1600 personer igennem systemet, og vi regner med at komme op på 3500, fortæller Thomas Baagøe Larsen, der tilføjer, at der er masser at lave for de firmaer, der laver kurser.

Alle fartøjer, der skal arbejde i parken, skal også godkendes af marinekoordineringen efter særlige specifikationer fra DONG Energy, hvor en del krav er skrapmere end Søfartsstyrelsens.

Fx lyder kravene på 'AIS transponder klasse A' på alle større fartøjer, 'Crew finder system til lokalisering af Personal Locator Beacons'. På alle større konstruktionsfartøjer kræves en uvildig IMCA Audit Report samt tørskoet evakuering fra Jack Ups.

- Meget af min arbejdstid går med at få folk til at overholde ISM og alle de andre regler og procedurer og lave papirarbejdet, så dokumentationen er i orden.

- Tjah, nu er det så mig, der er busmand – der kræver papirarbejde af folkene, smiler Thomas Baagøe Larsen.

## Tjek på arbejds gange

I hverdagen er det marinekoordineringen, der har tilsynet med, at arbejdet i parken foregår forsvarligt, og at

Hver gang en arbejdsbåd lægger til ved en installation i vindmølleparken, sætter folk af, henter dem igen osv., skal de melde det til marinekoordineringen.



de mange entreprenørers arbejdsfartøjer og folk koordineres, og arbejdsprocesserne foregår i den rigtige rækkefølge.

- Vi holder et dagligt møde med en repræsentant for hver leverandør samt DONG Energy's Construction Manager. Her lægger vi en plan for de næste tre dage, og vi ser på, om der er konflikter mellem de opgaver, de vil i gang med. Hvis der fx er tre firmaer, der vil i gang på samme fundament, må nogle af dem jo vente, lyder det fra Thomas Baagøe Larsen.

Når arbejdet går i gang, holder marinekoordineringen tal på, hvor mange folk, der er oppe i hvert fundament. Hver medarbejder har en chip, som han scanner, når han går op på fundamentet, og samtidig kalder crewbåden over radioen fx: "4 mand på F12":

- Så ved vi, hvor alle er, hvis vi fx skal have folkene hurtigt evakueret ved tordenvejr.

Princippet om "one point of contact" gælder også kontakten til Søfartsstyrelsen og MAS-vagten.

- Hvis der sker en ulykke, eller nogen kommer til skade, ved vi jo altid, om vi har et skib nærheden, der kan dirigeres derhen.

## Vejret

Der er meget strenge sikkerhedsregler for, hvornår fartøjerne må arbejde. Når den signifikante bølge-

højde er over 1½ m., skal alt arbejde stoppe.

- Og det er marinekoordinatorens opgave kontinuerligt at holde øje med vejret og bølgehøjden, og det er os, der "trykker på stopknappen" og standser arbejdet, når bølgerne er for høje, fortæller Thomas Baagøe Larsen:

- Kortene er spillet sådan ud, at alle skal rette sig efter marinekoordinatoren. Og det kan da godt føles som en stor beslutning at standse arbejdet. Lige nu ligger der skibe for 1 mio. Euro i døgnet ude i parken...

- Det er klart, at hver kaptajn har ansvaret for sit fartøj, og det kan da også godt afstedkomme nogle diskussioner, om et fartøj lige kan gøre et stykke arbejde færdigt.

Hver dag udsender marinekoordineringen navigationsadvarsler og vejrmedling for området.

- Vi samler alle oplysninger om, hvor der fx er ved at blive lagt kabler,

positioner på ankerbøjer og wire osv. og sender det i en mail ud til alle arbejdsfartøjerne sammen med den aktuelle vejrmedling.

## Dokumentation

Kontoret er spækket med skærme, hvor hele arbejdsområdet kan ses, hvor fundamenterne er mærket op, og hvor alle skibe kan følges over AIS.

En vigtig del af marinekoordineringen er dokumentation, og alle oplysninger fra skærme, radioer og telefoner gemmes.

- Oplysningerne bliver løbende brugt af de forskellige leverandører, når de skal dokumentere, hvem der var hvor – hvem der ventede på hvem, og hvornår de har udført deres arbejde.

Til hjælp ude i vindmølleparken er der tilknyttet et vagtfartøj, der blandt andet afviser skibe, der ikke har opdaget, at der er sejladsforbud i hele arbejdsområdet. ■



**- Vi er her jo 24/7 – fra projektets start, til vi slukker og lukker, mens de fleste andre kun er her i en kortere periode. Så det er klart, at det er os, der er kontaktpunktet, princippet er, at der er "one point of contact".**

Thomas Larsen, Marine Coordinator Anholt

Thomas Baagøe Larsen er uddannet skibsfører og har sejlet i DFDS. Med egne ord "mellemlandede" han hos VTS Storebælt, hvor han nærmest ved et tilfælde hørte, at Wind And Water søgte folk. Det er fire år siden nu. Thomas Larsen har været fire år på engelske havvindmølleparker, dels på Walney offshore Windfarms og dels på Gunfleet Sands Offshore Windfarm, og han startede i Grenå i februar måned i år.

- Tørnen er altid 14 dage ude og 14 dage hjemme, så det er i den forstand lige meget, om det foregår i Grenå eller i England, siger Thomas Larsen.

Arbejdet i marinekoordineringen kræver maritim erfaring/godt sømandsskab, men arbejdsområdet er så nyt, at der endnu ikke findes krav til certifikater/uddannelse til arbejdet.

DONG Energy har krævet, at operatørerne i marinekoordineringen sammenlagt har 10 års erfaring fra havvindmølleparker.

- Jeg er i sagens natur projektansat og er færdig her, når møllerne er byggede. Derefter håber jeg på en torn på Kriegers Flak, siger Thomas Larsen.

