

## OVERBLIK

22

procent af de europæiske virksomheder i Kina overvejer at trække sig ud af landet, først og fremmest på grund af problemer med myndighederne. Det

viser en rundspørge, som Det Europæiske Handelskammer i Kina har foretaget blandt sine medlemmer

## Dewey &amp; LeBoeuf giver op

**KONKURS.** Advokatfirmaet Dewey & LeBoeuf, der indtil for nylig var blandt de største og mest profilerede i USA, søgte mandag aften om konkursbeskyttelse og meddelte, at selskabet efter konkursbehandlingen vil blive opløst. Firmaet, der engang havde 1.450 advokater ansat, har på det seneste forgæves søgt en fusionspartner. Ifølge New York Times var Dewey & LeBoeuf stærkt forgældet, og mange medejere var rejst. *tp*

## Tun fører cæsium til USA

**RADIOAKTIVITET.** Ulykken på atomkraftværket i Fukushima i det nordøstlige Japan sidste år kan nu måles i fisk tusinder af kilometer væk. Amerikanske forskere har fundet radioaktivitet i 15 eksemplarer af den blåfinede stillehavstun, der blev fanget ud for Californiens kyst få måneder efter ulykken i Japan.

Fiskene, der også kaldes indo-pacifisk tun, er blevet forurennet med cæsium 134 og 137, mens de befandt sig ud for Japan, hvorefter de er trukket mod den amerikanske vestkyst. Niveaue af radioaktivitet udgør dog ingen sundhedsrisiko for mennesker, og forbrugere kan trygt spise tun fanget ud for Californien, siger marinbiolog Nicholas Fisher til BBC News. *tp*



Arkivfoto: Chris Park/AP

## Filippinsk dommer fyret

**ANTI-KORRUPTION.** Det filippinske senat besluttede i går at afsætte landets højst placerede dommer, fordi han har nægtet at give oplysninger om sine formueforhold. Afgørelsen ses som en sejr for præsident Benigno Aquino, der har indledt en omfattende kampagne mod korruption i landet. 20 af de 23 senatorer

stemte for at fyre højstereformand Renato Corona, der således er den første embedsmand, der er blevet afsat ved en rigsretssag. Beslutningen afskærer ham fra igen at bestride et offentligt embede. Renato Corona var anklaget for at skjule omkring 14 millioner kroner på hemmelige bankkonti, skriver AP. *tp*

## Detailsalg styrtdykker

**NEDTUR.** I Spanien oplevede detailsalget i april det største fald, der er registreret, siden man begyndte at indsamle salgstillene i 2003. I forhold til april sidste år dykkede salget med 9,8 procent, viser opgørelsen fra Spaniens statistiske kontor. Det er blot den seneste i en stribe af dårlige nyheder for landets økonomi. Investorerne frygt for en statsbankerot har de seneste dage fået kursen på statsobligationer til at stige, efter at regeringen i fredags måtte overtage den trængte storbank Bankia med en hjælpepakke på 142 mia. kr., skriver Wall Street Journal. Fald i detailsalget skyldes blandt andet, at forbrugere er ramt af nedskæringer, stigende skatter og Europas højeste arbejdsløshed. *tp*

## Kulturkløft hindrer

**Firmaer med voksevæk har problemer med at slå igennem i Sydamerika, Asien og Mellemøsten, viser undersøgelse fra DI.**

## GLOBAL INTEGRATION

JAKOB SORGENFRI KJÆR

**D**anske firmaer kan nemt sige *tack för affären* og *vielen Danke für den Handel*. Straks sværere

er det at takke for handlen på arabisk, kinesisk og andre fremmede sprog.

For første gang har Dansk Industri (DI) spurgt eksportvirksomhederne i sin medlemsskare om, hvilke handelsbarrierer de møder på markederne rundt om i verden. Konklusionen er klar: Udfordringerne er størst – sprogligt, kulturelt og institutionelt – på de markeder, hvor væksten ellers er størst.

»Jo længere man kommer ud i verden, desto flere udfordringer har virksomhederne. Vi vil gerne ud på de fjerne eksportmarkeder og få del i væksten, men det er ikke noget, man bare lige gør. Den helt gennemgående udfordring er sprog- og kulturbarrierer«, si-

ger Allan Sørensen, chefkonsulent i DI.

I undersøgelsen blandt 296 eksportfirmaer har 23 procent oplevet sproglige problemer ved salg i Asien. 39 procent har oplevet kulturelle udfordringer i Mellemøsten, mens 13 procent er blevet modarbejdet af myndigheder i Latinamerika. I Afrika er den største udfordring korruption; det har næsten hvert fjerde firma oplevet.

Rundspørget viser samtidig, at små og mellemstore firmaer oplever de største problemer på vækstmarkederne. De store selskaber har flere ressourcer og kan ansætte folk, der kan håndtere udfordringerne, forklarer DI.

»Før man skal ud på et nyt marked,

## SAS vil ikke stå vagt om flyvesikkerhed

**For et halvt år siden krævede SAS, at nye regler for piloters arbejdstid skal bygge på videnskabelige undersøgelser for at undgå, at piloter begår fejl på grund af træthed. Nu har SAS skiftet kurs.**

## DØDTRÆTTE PILOTER

CLAUS BLOK THOMSEN

**S**ikkerhed er SAS' højeste prioritet, fremhæver SAS på sin egen hjemmeside.

Alligevel vil SAS ikke kæmpe imod et forslag fra EU's luftfartssikkerhedsagentur, Easa, som lægger op til, at piloter fremover skal kunne arbejde flere timer, end eksperter vurderer er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

»Mit job er at forvalte de regler, myndighederne laver – ikke at så tvivl om deres arbejde«, siger Bjørn Gramviken, der er flyverchef i SAS.

Dermed er SAS vendt på en tallerken. For kun et halvt år siden stod SAS sammen med piloternes og kabinepersonalens fagforeninger bag et brev, som interesseorganisationen DI Transport sendte til transportminister Henrik Dam Kristensen (S). Brevet kaldte et forslag om nye arbejdstider »ikke acceptabelt«, fordi det ikke er baseret på »videnskabelig og medicinsk forskning«.

Det nye forslag fra Easa vil blandt andet tillade, at piloter arbejder helt op til 12 timer i træk på natteflyvninger, mens de nuværende regler sætter en grænse på 11 timer og 45 minutter. Samtidig ignorerer Easa med sit forslag tre videnskabsfolk, som Easa ellers selv havde bedt om at vurdere, hvor meget piloter må arbejde, før det bliver uforsvarligt.

De tre videnskabsfolk, som er eksper-

ter i menneskers søvnbehov, anbefaler uafhængigt af hinanden, at piloter maksimalt må arbejde 10 timer på en natteflyvning. Ellers er der risiko for, at de bliver så trætte, at de begår alvorlige fejl, understreger eksperterne, med henvisning til videnskabelige studier.

Forslaget fra Easa er fortsat under politisk behandling. Senere i år vil Easa fremsætte et endeligt forslag, som EU's kommissionen vil præsentere for EU's transportministre, som så skal forhandle og vedtage det.

## Flyselskaber afviser problemer

Men det nuværende forslag fra Easa støttes allerede nu kraftigt af flyselskabernes brancheorganisation, AEA, som SAS sammen med blandt andre Luftansa, British Airways og Austrian Airlines er medlem af.

Vincent De Vroey, der er direktør i AEA, afviser, at flyselskaberne lader hånt om sikkerheden ved at bakke op om et forslag, som ignorerer anbefalinger fra eksperter.

»De pågældende eksperter er kun eksperter i menneskers søvnbehov. De er ikke eksperter i flyvesikkerhed, som hviler på mange forskellige elementer. For eksempel tillader reglerne, at piloterne kan aftale med hinanden, at de på skift tager en »kontrolleret lur«, siger han.

Så du finder det forsvarligt, at Easa ignorerer anbefalinger fra tre eksperter, som Easa ellers selv har bedt om at vurdere, hvornår piloters arbejdstid bliver så lang, at det går ud over sikkerheden?

»Anbefalingerne fra de tre eksperter er kun et ud af mange input«, siger Vincent De Vroey.

Sidste år dokumenterede Politiken, at danske piloter flyver så mange timer og på så skæve tidspunkter, at mange begår alvorlige fejl på grund af træthed. Piloter fortalte, hvordan de nogle gange ikke kunne huske, om de havde fået landingstilladelse eller havde slået landingshjulene ud, og hvordan nogle af dem aftalte med stewardesserne, at de

skulle banke på døren ud til cockpittet én gang i timen for at sikre, at de ikke var faldet i søvn. En spørgeskemaundersøgelse viste, at 9 ud af 10 piloter havde begået fejl på grund af træthed.

Lars Bjørking, der ud over at være formand for SAS' piloter også er formand for Dansk Pilotforening, anklager SAS for at være for »passiv«.

»Det er for dårligt, at SAS ikke vil kæmpe for, at reglerne følger videnskabelige anbefalinger. Det er heller ikke i tråd med, hvad vi tidligere har drøftet med SAS' ledelse«, siger han.

For tre år siden styrtede et amerikansk passagerfly fra selskabet Colgan Air ned i USA, fordi piloterne på grund af træthed begik en række fejl, da flyet skulle lande i dårligt vejr. Alle 49 personer om bord plus en på landjorden blev dræbt.

»USA strammede reglerne efter styrtet. Jeg forstår ikke, hvorfor vi skal vente på et styrt i Europa, før myndighederne og flyindustrien indser nødvendigheden af at have forsvarlige arbejdstidsregler, der hviler på et videnskabeligt grundlag«, siger Lars Bjørking.

Politiken afslørede sidste år, at flyselskabernes brancheorganisation, AEA, ifølge et internt strategipapir opfattede det som »farligt«, at Easa ville bede uafhængige eksperter om at vurdere det nye forslag til arbejdstidsregler. Derfor blev de europæiske flyselskaber »bedt om at sikre«, at videnskabsfolk, der støtter flyselskabernes synspunkter, også sendte deres vurderinger ind til Easa.

Philip von Schöppenthau er formand for de europæiske pilotforeningers brancheorganisation, og han mener, det er tydeligt, at flyselskaberne nu er så trængte, at de tænker mere på penge end på flyvesikkerheden.

# dansk salg til vækstlande

skal man have overblik over, hvad der skal til for at slå igennem og adressere udfordringerne. For mange virksomheder vil det være en løsning at aktivere de ressourcer, som allerede er til stede i vores samfund, eller at tiltrække udenlandske specialister med lokalt markeds kendskab», siger Allan Sørensen.

## Indvandrere er gode købmænd

DI's undersøgelse kommer, efter at Politiken har sat fokus på indvandreres evne til at løfte eksporten. En afhandling fra Aarhus Universitet viser, at hver indvandrer i snit øger eksporten med 166.000 kroner, i kraft af at deres kulturelle kompetencer nedbryder handels-



**Jo længere man kommer ud i verden, desto flere udfordringer har virksomhederne**

Allan Sørensen, Dansk Industri

barrierer. Lande, som systematisk har satset på indvandrere i eksportpolitikken, høster endnu større gevinster, og debatten har fået den danske regering til at skrue op for ambitionerne.

»Danmark eksporterer for 13 milliarder kroner til de arabiske lande. Den eksport kan vi forhåbentlig øge, hvis vi gør bedre brug af nydanskernes kompetencer«, sagde handelsminister Pia Olsen Dyhr (SF) til Politiken i sidste uge.

Rundt om i landet tages de første skridt til at koble kulturudfordrede firmaer sammen med kulturkløgtige indvandrere. Initiativet Novum har skabt en database med højtuddannede nydanskere, som firmaer kan søge i.

Et lignende tiltag kommer fra Slagelse Kommune med EU-midler i ryggen. Gammeldanskere og nydanskere med indsigt i andre markeder kan gratis få medlemskab af Global Trade Network, og virksomheder kan så søge efter specifikke kompetencer. Projektansvarlig Jonas Ghiyati regner med, at den landsdækkende database aktiveres inden for en måned.

»I eksempelvis Marokko er det som dansker svært at trænge igennem kun med engelsk. En person med marokkanske rødder kan omvendt sproget, han har kontakter på både lavt og højt niveau, han kender kulturen og systemet og ved, hvordan man undviger kor-

ruption«, siger Jonas Ghiyati, som også hæfter sig ved, at kulturkløften er dybest på vækstmarkederne.

»Væksten findes uden for EU, og for at få adgang til de markeder er det jo oplagt at bruge de kompetencer, som vi har her i landet«, siger Jonas Ghiyati.

To tredjedele af den danske eksport går til Europa. Men vækstprognoserne er 2-6 procentpoint højere i Latinamerika, Mellemøsten, Afrika og Asien.

»Mange firmaer har i dag svært ved at finde personer, som kan løse udfordringerne på fjerne markeder. Ethvert tiltag, som gør det nemmere, byder vi velkommen«, siger Allan Sørensen fra DI.

[jakob.sorgenfri@pol.dk](mailto:jakob.sorgenfri@pol.dk)



»Easa har tilsyneladende bøjet sig for presset. Passagerer bør være bekymrede, fordi vi nu har EU-institutioner, som ikke vil sikre, at luftfartsregler hviler på videnskabelige anbefalinger«, siger han.

## Piloter: 18 timers vagt i træk

Philip von Schöppenthau mener ikke kun, at det nye forslag er et problem, når det kommer til natteflyvninger. Hans forening har regnet sig frem til, at piloter med det nye forslag kan komme ud for at være i tjeneste fra klokken 7 om morgenen til klokken 1 om natten – i alt 18 timer.

Den danske transportminister, Henrik Dam Kristensen, vil ikke svare på,

## KURSSKIFTE.

Skandinaviske SAS har tidligere støttet pilotforbundene i, at reglerne for arbejdstid skal skærpes. Nu har selskabet ændret holdning. Piloterne på billedet er ikke direkte involveret i sagen. Arkivfoto: Joachim Adrian

om han støtter forslaget fra Easa, med henvisning til, at forslaget fortsat ikke er endeligt fremsat og dermed kan undergå ændringer.

Men efter at Politiken sidste år skrev om træthed blandt piloter, har både den forrige og den nuværende regering markeret vilje til at kæmpe for bedre regler. I en e-mail til Politiken skriver Henrik Dam Kristensen:

»Jeg vil gerne slå fast, at reglerne om flyve-hviletid ligger mig meget på sinde. Træthed blandt piloter er noget, som skal tages meget alvorligt. Derfor er det vigtigt, at eksperternes vurdering bliver inddraget, når nye flyve-hviletidsregler bliver udarbejdet«.

Henrik Dam Kristensen bragte i

## ► SAGEN KORT

### ► FARLIG TRÆTHED

»Jeg har prøvet flere gange at få besked på at dreje til højre, hvor jeg så drejede til venstre«, fortalte en pilot sidste år til Politiken. Han og flere kolleger advarede om, at deres arbejdstid ødelægger søvnrytmen og udløser fejl, der kan føre til uheld. EU er på vej med nye regler for piloters arbejdstid. Både den forrige og den nuværende danske regering kalder det alvorligt, hvis pilot-træthed rammer flysikkerheden.

marts emnet op over for sine ministerkolleger i EU.

»Vi drøftede flyve-hviletidsreglerne og grundlaget for reglerne, som set fra et dansk synspunkt så vidt muligt bør baseres på videnskabelige eksperters vurderinger. Diskussionen om flyve-hviletid er dog ikke helt ukompliceret, hvilket kom til udtryk under drøftelsen på rådsmødet, og hvor der var delte meninger om sagen. Der er dog ingen tvivl om, at kommissionen blev mindet om Danmarks holdning i spørgsmålet, og det er min forhåbning, at drøftelserne på rådsmødet har sat tankerne i gang i kommissionen«, skriver Henrik Dam Kristensen.

[claus.blok.thomsen@pol.dk](mailto:claus.blok.thomsen@pol.dk)