

Flere virksomheder kommer i klemme, når kommunerne udlægger nye lokalplaner. Det sker, fordi de nye lokalplaner i nogle tilfælde placerer støjfølsomt byggeri – såsom boliger – i nærheden af allerede eksisterende virksomheder med et højt støjniveau. Dette medfører, at beboere klager over de støjende virksomheder, som så kan risikere øgede udgifter til støjbekæmpelse og omlægning af produktionen – eller virksomhederne kan blive tvunget til simpelthen at flytte.

Danske Maritime finder det dybt kritisabelt, at virksomheder presses ud af byerne på trods af, at de i flere tilfælde har ligget på den samme adresse i mange år, og at der ikke tidligere har været støjfølsom bebyggelse i nærheden. Faktisk er det ikke blot kritisabelt; det er også ulovligt! Ifølge planloven må kommunerne ikke udlægge støjbelastede områder til støjfølsom bebyggelse.

På grund af dette problem rettede Danske Maritime henvendelse til miljøministeren i efteråret 2004. Foreningen fik herefter tilsagn fra ministeren om, at hun ville arbejde for at sikre, at kommunerne i praksis inddrager eksisterende virksomheder i forbindelse med byomdannelser. Danske Maritime agter fortsat at gøre en indsats for, at dette løfte, og dermed planloven, bliver efterlevet.

I forbindelse med den nyligt gennemførte reform af arbejdsskadesystemet undlod man at se på Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring (AES), der reguleres i samme lov, men som også omfatter sygdomme og skader, der ikke opstår ved pludselige hændelser. De ofte lange tidsrum, der er imellem eventuelle påvirkninger og konstatering af skader, gør det yderst vanskeligt at håndtere erhvervssygdomme. Når der er tale om en arbejdsskade, kan man oftest efterfølgende se, hvordan den kunne være undgået. Det samme gælder dog ikke altid for erhvervssygdomme, der også opstår, hvor alle forholdsregler er taget. Efterhånden er niveauet for erhvervssygdomme i Danmark faldet så meget, at det er svært at håndtere statistisk. Dette er med til at give store og urimelige stigninger i bidragene under det eksisterende system for udgiftsberegning.

En virksomhed, der tager højde for den nyeste viden om arbejdsmiljø og gør sit yderste for at undgå risici, kan alligevel risikere en fordobling af bidraget til AES, blot fordi ansatte ved andre virksomheder, der for mange år siden fremstillede samme produkt, blev udsat for skadesudløsende risici.

**Virksomheder
kommer i klemme,
når kommuner
udlægger nye
lokalplaner**

**Danske Maritime
arbejder fortsat på
at gøre AES-
bidragene
retfærdige for
virksomhederne**

Danske Maritime har i en længere periode arbejdet for et mere retfærdigt system på området. Vi er i denne forbindelse i dialog med blandt andre Beskæftigelsesministeriet og AES om en ajourføring af systemet. Det er derfor med stor tilfredshed, at vi kan konstatere, at der i regeringsgrundlaget for VK-Regeringen II er indskrevet et afsnit om erhvervssygdomssikring. Heri stilles det i udsigt, at der tages fat på en revision af systemet med henblik på, at præmierne skal være mere rimelige og retfærdige, og at den enkelte virksomheds indsats for et godt arbejdsmiljø afspejles i bidragsbetalingen. Endvidere vil regeringen inddrage overvejelser om samspillet med sociale ydelser og mulighederne for at gøre tilgangen lettere og for at sikre tilskadekomnes fortsatte tilknytning til arbejdsmarkedet.

Danske Maritime ser frem til fortsat at bidrage til dette arbejde.

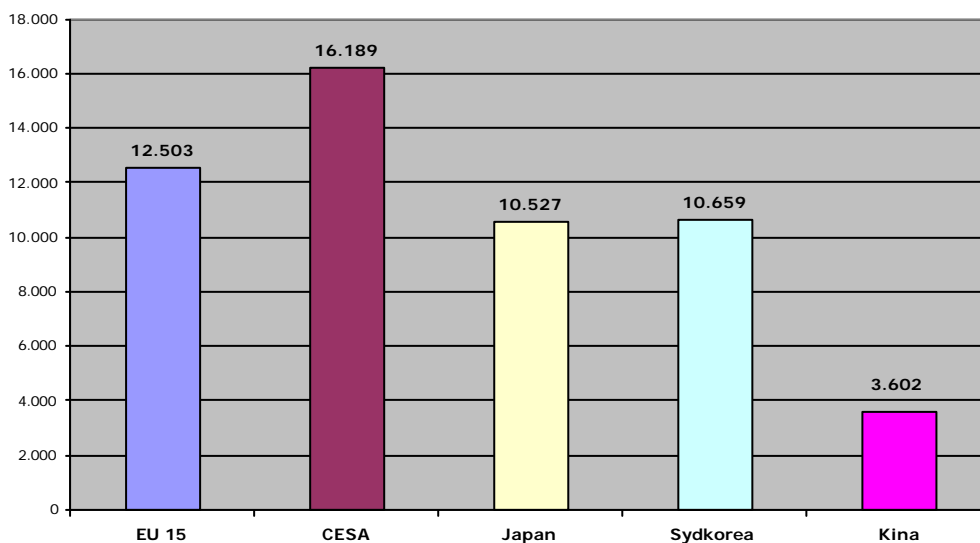
I Foreningens seneste nyhedsbrev informerede vi om Europas betydning som skibsbygningsregion. Der var vækst i mængden af nye ordrer til europæiske værfter i 2003, og denne udvikling fortsatte ind i 2004.

Kina er indiskutabelt et meget spændende land hvad angår skibsbygning. Målt i tonnage af byggede skibe er Kina nr. 3 i verden – kun overgået af Korea og Japan – med en målsætning om at overtage førstepladsen. Men målt i antal nye skibe – beordret eller leveret – er Europa større end Kina! Dette er ikke mindst af stor betydning for den danske udstyrsindustri, der dermed fortsat har et betydeligt europæisk hjemme- og nærmarked.

Også når det gælder omsætningen på nybygning af skibe, er Europa fortsat en væsentlig aktør. Som det ses af diagrammet nedenfor, lå CESA-landene (CESA: Committee of European Shipbuilding Associations) klart i front i 2003, hvad angår bygning af handelsskibe.

Europa har langt større omsætning ved bygning af handelsskibe end andre skibsbygningsregioner

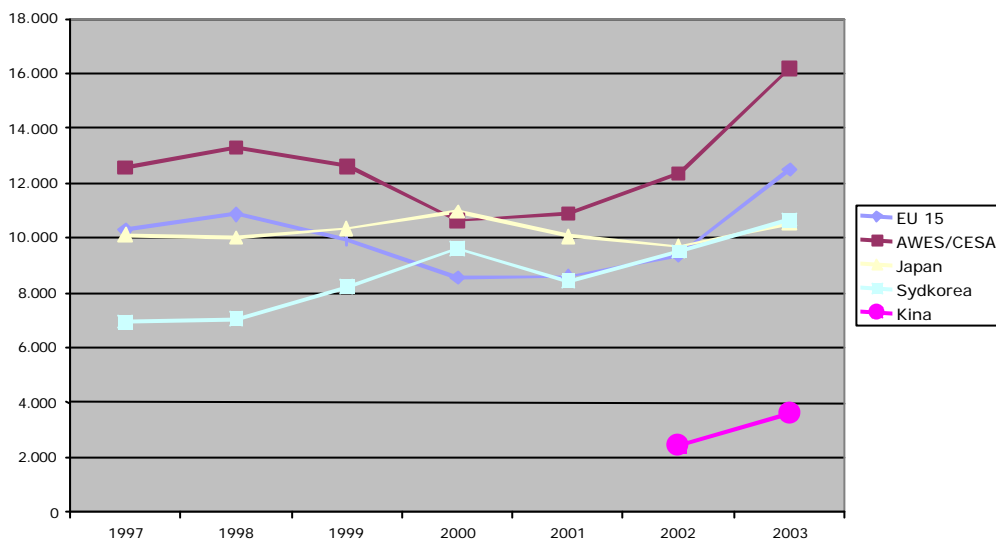
Omsætning ved skibsnybygning i 2003 i mill. US Dollars



Kilde: CESA

Det kan i øvrigt bemærkes, at CESA-landenes omsætning ved skibsnybygning var hele 52% højere i 2003 end i 2000. Som det ses nedenfor, var det særligt i 2002 og 2003, at omsætningen ved bygning af nye skibe steg. Tal for omsætningen i 2004 foreligger endnu ikke.

Omsætning ved skibsnybygning 1997-2003



Kilde: CESA

Den 25. januar mødtes hovedaktørerne inden for den europæiske maritime sektor i Bremen for at påbegynde arbejdet mod en fælles strategisk vision for fremtidens forskningsbehov. Dette initiativ er blevet døbt 'The Waterborne Transport Technology Platform' og støttes af såvel EU som regeringer og interesseorganisationer. Formålet med teknologiplatformen er at sikre et bredt fagligt grundlag for den maritime del af EU's kommende 7. rammeprogram for forskning og udvikling. Det blev vedtaget, at man inden årsskiftet skal formulere to visions-dokumenter, hvori initiativets mål og handleplan skal defineres nærmere. Teknologiplatformen forsætter sit arbejde løbende under hele 7. rammeprograms periode.

Robotteknologien blomstrer i Danmark. For nyligt kunne to danske fødevarer virksomheder fremvise resultaterne af et større projekt med at skabe fleksible robotter, der kan anvendes til flere forskellige funktioner. Bag projektet står blandt andre Syddansk Universitet, som længe har interesseret sig for og satset på avanceret robotteknologi. Også dansk maritim industri spiller en stor rolle i udviklingen af robotteknologi i Danmark; det er nemlig ikke mindst Odense Staalskibsværft A/S – Lindøværftet – der danner grundlag for interessen i robotteknologi på Syddansk Universitet. Lindøværftet har længe arbejdet med robotteknologi og er kendt som værende verdens mest avancerede, når det gælder computerstyring og robotter med komplicerede bevægelser.

**The Waterborne
Transport
Technology
Platform**

**Dansk maritim
industri baner vej
for avanceret
robotteknologi**

De fleksible robotters omstillingsevne minimerer omkostningerne ved produktionen og giver virksomheder bedre økonomisk mulighed for at bevare produktionen i Danmark. På denne måde baner de fleksible robotter vejen for, at mange danske arbejdspladser kan bevares i landet på økonomisk konkurrencedygtig basis. Robotterne er således et eksempel på, hvordan satsning på viden og forskning kan være med til at øge Danmarks konkurrenceevne og begrænse risikoen for tab af danske arbejdspladser.

Den 9.-11. maj 2005 afholder FORCE Technology en international konference om sundhed og sikkerhed i forbindelse med svejsning. Målet med konferencen er at skabe et forum, hvor interesserede parter kan udveksle synspunkter og opnå viden om de nyeste udviklinger, forskning og erfaringer inden for sundhed og sikkerhed i forbindelse med svejsning. Arrangementet er sponsoret af Industriens Branchearbejdsmiljøråd, som Danske Maritime er repræsenteret i. Yderligere informationer om konferencen kan indhentes på FORCE's hjemmeside: www.force.dk.

Svejskonference om sundhed og sikkerhed

Den 16. februar i år har EU-Kommissionen godkendt en tysk innovationsstøtteordning for skibsbygning. Tyskland er det første land i EU, der har fået godkendt en sådan støtteordning. Den tyske regering har i første omgang afsat 27 mill. euro til innovationsstøtte for perioden 2005-2008.

Tysk innovations- støtteordning godkendt

Danske Maritime byder velkommen til Knud E. Hansen A/S, der er meldt ind i Foreningen pr. den 1. januar 2005.

Nyt medlem

Vidste du, at:

- det globale marked for maritimt udstyr er på ca. 60 milliarder euro?