

Som et led i EU's tredje søsikkerhedspakke fremsatte EU-Kommissionen i 2005 et forslag til et direktiv om klassifikationssekskabernes arbejde. I direktivforslagets artikel 20 lægges der op til, at klasseselekskaberne gensidigt skal kunne anerkende hinandens godkendelser og certifikater baseret på ækvivalente standarder. Dette vil kunne rationalisere klasseselekskabernes godkendelsesproces til gavn for producenter af maritimt udstyr i hele Europa. Desuden vil det medvirke til at øge sikkerheden. Direktivforslaget er pt. under behandling i Europa-Parlamentets transportgruppe, og det forventes, at Europa-Parlamentet vil træffe beslutning om direktivforslaget i april 2007. Herefter påregnes forslaget forelagt EU's ministerråd i løbet af anden halvdel af 2007.

Som reglerne er i dag, er det en meget omstændelig og omkostningstung proces for udstyrsproducenterne at skaffe alle de nødvendige godkendelser og certifikater. Den enkelte producent skal afholde udgifter til adskillige – ensartede eller identiske – godkendelser og prøver. Ofte er der helt op til 10 klasseselekskaber, der skal godkende et produkt, hvilket betyder ligeså mange bekostelige certificeringsprocesser. Det ville derfor medføre væsentlige besparelser og være langt mindre tidskrævende, hvis der blev opstillet et sæt harmoniserede regler baseret på høje internationale standarder. På denne måde ville produktet kun skulle igennem én certificeringsproces. Hvis omkostningerne bringes ned, vil det endvidere afspejle sig i produktets pris, hvilket vil være til gavn for såvel kunderne som konkurrencesituationen.

Klassifikationssekskaberne modsætter sig direktivforslaget, idet de mener, at det vil forringe sikkerhedsstandarderne. Det er imidlertid vanskeligt at se, hvordan der skulle opstå sikkerhedsproblemer, hvis der harmoniseres på højeste niveau, som det netop er foreslået i artikel 20. Det foreliggende udkast stiller heller ikke krav om ubetinget, ubegrænset gensidig anerkendelse, men derimod om at klassifikationssekskaberne selv aftaler, under hvilke omstændigheder de kan basere en godkendelse på andres certifikater.

EMEC (European Marine Equipment Council) har i forbindelse med direktivforslaget tæt kontakt med EU-Kommissionen og Europa-Parlamentet med flere. EMEC støtter direktivet og har fremhævet, at et internationalt anerkendt harmoniseret regelsæt for godkendelse af maritimt udstyr vil være med til at øge sikkerheden til søs og effektiviteten i den maritime industri – til gavn for ikke mindst europæiske producenter.

### **Nyt direktiv om klasseselekskaber under behandling**

### **Klasseselekskaberne er imod direktiv- forslaget**

Danske Maritime er medlem af EMEC og deltager aktivt i arbejdet til støtte for de foreslåede bestemmelser. Blandt andet har Danske Maritime sammen med Danmarks Rederiforening bakket op om forslaget til artikel 20 i en fælles henvendelse til danske medlemmer af Europa-Parlamentets transportgruppe. Den fælles henvendelse kan læses på Foreningens hjemmeside [www.danskemaritime.dk](http://www.danskemaritime.dk), hvor EMEC's pressemeddelelser om direktivforslaget også kan læses.

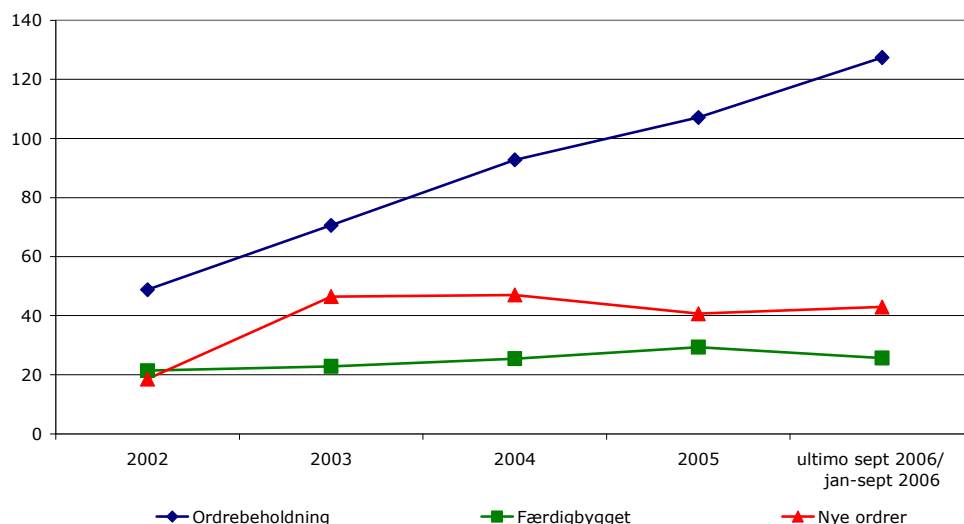
BIMCO (Baltic and International Maritime Council) har i en udtalelse den 12. januar 2007 tilsvarende givet udtryk for, at de støtter forslaget om gensidig anerkendelse. Udtalelsen fra BIMCO kan læses på [www.bimco.org](http://www.bimco.org).

Når man ser på produktivitetstallene for de tre første kvartaler af 2006, er det tydeligt, at skibsbygningsindustrien havde medvind i hele perioden. Ifølge Lloyd's Register – Fairplay blev der indgået kontrakt om bygning af 2.263 skibe (handelsskibe på 100 bt eller derover) – svarende til ca. 43 mio. kbt. Det betyder, at ordremængden ved udgangen af september måned allerede oversteg den samlede ordremængde i hele 2005 målt i kbt. Der var ellers et fald i ordremængden fra 2004 til 2005, og mange forventede ved indgangen af 2006, at dette ville fortsætte, men dette har således på ingen måde været tilfældet.

Nybygningsaktiviteten var stigende i perioden, og med 1.721 afleverede skibe, svarende til 25,7 mio. kbt, blev der afleveret lige så mange skibe – målt i antal såvel som i kbt – i perioden fra januar til september 2006, som der blev afleveret i hele 2004.

Ordrebøgerne var ved udgangen af september – som følge af det meget høje antal nye ordrer – rekordstore. Målt i kbt var den samlede ordrebeholdning på 127,4 mio. fordelt på 6.627 skibe. Som diagrammet herunder viser, har den samlede globale ordrebeholdning været støt stigende i en årrække.

Ordrebeholdning, færdigbygget tonnage og nye ordrer i perioden 2002 til 30.09.2006, målt i mio. kbt



**Fælles henvendelse fra Danmarks Rederiforening og Danske Maritime**

**Fortsat medvind i skibsbygningsindustrien**

---

Betalingsystemet til Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring (AES) er længe blevet kritiseret – ikke mindst af Danske Maritime. For at imødekomme den massive kritik fra flere kanter nedsatte beskæftigelsesministeren i august 2005 et udvalg, der skulle udarbejde forslag til et nyt betalingsystem for AES. Resultatet foreligger nu i en rapport, der giver begrundet håb om, at AES bliver reformeret, så virksomhederne fra 2008 opnår lavere, stabile og mere retfærdige bidragsopkrævninger.

## **Revideret AES-system på vej**

I rapporten anbefaler et næsten enigt udvalg, at opdelingen i branchegrupper forenkles, således at der bliver 16 grupper eller undergrupper, hvoraf 'industri' udgør en enkelt gruppe. Samtidig anbefales det, at der ikke længere hensættes til fremtidige sygdomstilfælde, men at alle udgifter betales løbende efter et "pay as you go"-princip.

AES blev etableret pr. 1. januar 1999. Fra denne dato havde alle offentlige og private arbejdsgivere pligt til at betale bidrag til dækning af udgifter som følge af erhvervssygdomme. Mange virksomheder har imidlertid i de senere år oplevet betydelige stigninger i bidragene til den lovpligtige sikring mod erhvervssygdomme i AES. Hertil kommer, at der er stor spredning i bidragene mellem brancherne i det nuværende system. Det hænger sammen med, at de branchegrupper, virksomhederne placeres i, ikke afspejler en ensartet produktion eller en ensartet risiko for erhvervssygdomme, ligesom mange af grupperne er relativt små. Et lille antal dyre sygdomstilfælde kan derfor give store udsving i bidragene.

Danske Maritime har længe kritiseret beregningsgrundlaget for fastsættelsen af bidraget til AES og arbejdet aktivt for at få det ændret. Foreningen glæder sig derfor over udsigten til et mere retfærdigt AES-system.

Regeringen har signaleret, at den vil fremsætte lovforslag til revision af AES-loven med henblik på, at det nye system kan træde i kraft fra og med 1. januar 2008.

EU-Kommissionen offentliggjorde den 22. december 2006 det første udbud under EU's 7. rammeprogram for forskning og udvikling. Der er i udbuddet afsat ca. 200 mio. euro til området "overfladetransport" (vej, bane, skib), og ansøgningsfristen udløber den 3. maj 2007.

## **Første udbud under EU's 7. rammeprogram**

Blandt andre MAN Diesel A/S deltager i projekter godkendt under det 6. rammeprogram, ligesom de forventer at deltage i projekter under det 7. rammeprogram. Det 7. rammeprogram trådte i kraft den 1. januar 2007 og løber frem til udgangen af 2013. Du kan læse mere om det 7. rammeprogram på: <http://cordis.europa.eu/fp7>.

Orskov Yard A/S har travlt. Værftet, der udelukkende koncentrerer sig om ombygninger og reparationer, har igennem længere tid haft fuld belægning på dokkene, og ordrebogen er fyldt op frem til december i år. Orskov Yard A/S, der fordoblede sit årsresultat fra 3,5 mio. kr. i 2004/05 til 7 mio. kr. i 2005/06, beskæftiger ca. 180 ansatte. Hertil kommer et betydeligt antal medarbejdere hos underleverandører.

I efteråret 2006 købte værftet en ny flydedok, som blev bygget noget om, inden det blev taget i brug den 16. oktober 2006. Den nye dok erstatter værftets tidligere dok 2, som er blevet hugget op. Dokken er 115 m. lang, 21,6 m. bred og har en løftekapacitet på 5000 tons.

Den 20. december 2006 indgik Odense Staalskibsværft A/S kontrakt med Søværnets Materielkommando om bygning og levering af tre patruljeskibe til Forsvaret. Produktionen begynder primo 2008, og patruljeskibene bliver leveret i perioden 2010-2012.

Bygningen af skibene vil give beskæftigelse til ca. 300 personer frem til leveringen af det sidste skib i 2012. Skibene bliver ca. 138,7 m. lange og 19,8 m. brede.

**Travlhed og ny  
flydedok hos  
Orskov Yard A/S**

**Odense Staalskibs-  
værft A/S indgår  
kontrakt om  
bygning af 3  
patruljeskibe**

### Vidste du, at:

Det Blå Danmark beskæftiger ca. 100.000 mennesker i Danmark, og at der er op mod 1.000 maritimt relaterede virksomheder i landet?