

Onsdag den 25. juni 2003 afholdt foreningen "søsætnings-reception" for at markere navne- og identitetsskiftet fra Skibsværftsforeningen til Danske Maritime.

Den nye forening skal bl.a. samle og synliggøre den maritime industri ved at fremhæve den proaktive tilgang, foreningens medlemmer har til de udfordringer, der ligger i globaliseringen. Netop i den maritime branche har international konkurrence og multinationale selskaber en lang tradition. Dansk maritim industri har til stadighed befundet sig på det globale marked, og globaliseringen kommer ikke som en overraskelse for virksomheder, der allerede længe har konkurreret internationalt og har udbredt produktionen til mange lande.

Det er formentlig velkendt, at såvel Odense Staalskibsværft A/S som MAN B&W A/S og Hempel A/S har produktion i udlandet, men også Mærsk Container Industri AS med sin produktion i Kina, og Karstensens Skibsværft A/S hvis mobile skibsværft har opereret i en række udviklingslande, hører med til billedet af en dynamisk og international industri. Over årene er der sket en betydelig strukturændring, hvor en stadig stigende del af selve skibsbygningsprocessen er flyttet fra værfter til leverandørfirmaer. Der er herigennem opbygget en stærk, internationalt konkurrerende, dansk maritim industri.

Taler holdt ved receptionen af Foreningens formand, adm. direktør Arne Pedersen, Bladt Industries A/S, og økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen kan ses på Danske Maritimes hjemmeside <http://www.danskemaritime.dk>.

Receptionen var velbesøgt og Danske Maritime takker for de mange gode ønsker.

Den 1. juli 2003 trådte lov nr. 440 af 10. juni 2003 om lov om ændring af lov om planlægning (Byomdannelse) i kraft.

Formålet med loven er at give mulighed for at udnytte ubrugte industriområder til andre formål. Foreningen har søgt at sikre, at loven ikke gav mulighed for etablering af nyt støjfølsomt byggeri

**Reception
markerer
navneskifte og ny
identitet**

**Lov om
byomdannelse
giver risiko for
pres på
virksomheder**

nær eksisterende virksomheder, således at beboere/brugere senere får krav på støjdemning, der ikke er driftsøkonomisk forsvarlig for virksomhederne i de pågældende områder. Dermed ville foreningen undgå, at loven kunne benyttes – bevidst eller ubevidst – til at nedlægge velfungerende virksomheder.

Under forhandlingerne om loven lovede ministeren, at det ville blive gjort til en betingelse for ny støjfølsom bebyggelse, "at der er sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en begrænset overgangsperiode". Kommunen skal sikre sig, at støjen reduceres tilstrækkeligt, og de eksisterende virksomheder der eventuelt skal gennemføre støjdæmpende foranstaltninger skal inddrages i processen.

Når Danske Maritime fortsat ser med bekymring på disse sager, skyldes det tidligere eksempler fra flere steder i landet. I Assens planlægges der f.eks. tilsyneladende et feriecenter tæt op ad værftet. Værftet i Assens ligger i et område, hvorom der i lokalplanen hidtil var bestemt, at der ikke må "... åbnes mulighed for opførelse af bebyggelse til andre formål end sådanne industri-, værksteds-, håndværks-, handels-, og oplagsvirksomheder, som skønnes at have naturlig driftsmæssig tilknytning til havnen, samt bebyggelse til offentlige formål, som har naturlig tilknytning til havneområdet." Denne linie blev fraveget ved vedtagelse af en ny lokalplan i oktober 2001, hvor man gjorde klar til opførelse af et nyt rådhus, der dog blev anset for ikke at være støjfølsomt. Dersom man nu ønsker at følge efter med mere støjfølsom bebyggelse, håber Danske Maritime, at den nye lovs hensigter følges, og at det sikres at værftet fortsat kan fungere, uden ekstra byrder. Et eventuelt kommende feriecenter bør indregne omkostninger til lyddæmpning, og selv bære risikoen for det, hvis de viser sig utilstrækkelige.

Aftalen om ophør med brug af TBT i skibes bundmalinger (AFS-Konventionen) er endnu ikke trådt i kraft, da den pr. udgangen af juli 2003 alene er ratificeret af Danmark, Antigua & Barbuda, Nigeria og Japan. Danmark har gentagne gange opfordret de øvrige lande til snarest at ratificere konventionen, senest ved det møde i IMO's miljøkomite, hvor man vedtog den sidste vejledning til konventionen. Med denne vejledning er konventionen klar til at blive anvendt. Norge, Spanien og Gærkenland forventer at ratificere konventionen inden udgangen af 2003, men de øvrige EU lande halter fortsat bagefter.

**TBT aftalen klar
til at fungere -
men ikke i kraft**

Den længe verserende sag, hvor EU søger at bremse sydkoreansk statsstøtte til skibsbygning, er nu nået til det stadie, hvor der i verdenshandelsorganisationen, WTO, er nedsat et panel, der skal bedømme klagen. De forhandlinger, der hidtil er ført og de svar, der er fremkommet fra sydkoreansk side, tyder ikke på en snarlig forhandlingsløsning. Korea afviser støtte, og har anført, at europæiske værfter frivilligt har forladt de markeder, hvor Korea dominerer. Panelet kan forventes at afgive sin rapport om knap 6 måneder, og 3 uger derefter gives rapporten til øvrige WTO medlemmer. Hvis der ikke protesteres, kan rapporten godkendes efter 60 dage, men hvis en af parterne kræver det, udarbejdes en appelrapport i løbet af 60-90 dage og efter yderligere 30 dage kan afgørelsen vedtages.

Koreansk støttesag stadig ikke afgjort

En afgørelse kan således tidligst forventes i maj 2004, og det kan ikke udelukkes, at den først vil foreligge i september 2004.

Forordning nr. 1177 af 27. juni 2002 genindførte statsstøtte til skibsbygning i EU for visse skibstyper. I oktober 2002 indgik regeringen en aftale med alle Folketingets partier om midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte på 6%, for perioden 1. januar 2003 til 31. marts 2004 til containerskibe, produkt- og kemikalietankskibe samt LNG gastankskibe. Lov 302 af 30. april 2003 blev vedtaget som grundlag for denne støtte, men den er endnu ikke operativ. Loven blev godkendt af EU-kommissionen den 24. juni. Ordningens finansiering er ved finansudvalgets aktstykke nr. 184 af 16. juni 2003 sammenkædet med en ny CIRR finansieringsmulighed for nye skibe og større ombygninger. CIRR-ordningen blev i juli 2003 anmeldt til EU-kommissionen, hvis godkendelse nu afventes.

Dansk støtte til skibsbygning endnu ikke på plads

Fra 14. til 18. juli afholdt IMO det 49. møde i MEPC, Marine Environment Protection Committee, hvor det mest kontroversielle emne var EU's forslag om yderligere at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe. I december 2003 afholdes et ekstraordinært møde i MEPC med udgangspunkt i EU-landenes forslag om udfasning samt de samme landes forslag om forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe.

Fremskyndet udfasning af tankskibe

Forslaget om udfasning tager udgangspunkt i en aftale fra 2001 hvorefter større tankskibe, bygget før 1983, udfases mellem årene 2003 og 2007. Der var almindelig accept af EU's forslag om at disse skibe skal udfases allerede i 2005. Det er tidligere skønnet at denne udfasning omfatter ca. 800 skibe på i alt ca. 90 mio. dwt.

Der var mere modstand mod EU-landenes forslag om hastigere udfasning af større tankskibe, bygget 1982-1995, og mindre tankskibe over 5000 dwt. (ca. 820 større skibe på i alt ca. 100 mio. dwt. og ca. 1.500 mindre skibe på i alt ca. 25 mio. dwt.) Disse skibe skulle ifølge aftalen fra 2001 udfases fra 2003 til 2015. Det stillede forslag gik ud på at ændre udfasningsfristen til 2010. En række lande havde indvendinger imod at udfase skibe, der på udfasningstidspunktet stadig vil være forholdsvis nye. Løsningen på dette problem kan evt. blive et levetidsforlængende syn for tankskibe fra deres 15. leveår (CAS – Condition Assessment Scheme), formentlig kombineret med en ret for havnestater til at afvise disse skibe på trods af CAS certifikater.

På <http://www.danskemaritime.dk> findes grundlæggene oplysninger om foreningens medlemmer og i en afdeling med information til pressen findes baggrundsmateriale om den maritime industri. En særlig afdeling forbeholdt medlemmer indeholder andre oplysninger til særligt brug for medlemsvirksomhederne.

**Foreningens nye
hjemmeside**

Vidste du, at:

– der, afhængig af skibstypen, kan være mellem 1.000 og 2.500 virksomheder, som leverer udstyr, komponenter og dele til et skib.