



Danske Maritime
Årsberetning 2007-2008

Medlemmer af Danske Maritime pr. 1. juni 2008:

ACTA A/S
Aros Maritime A/S
Bladt Industries A/S
Emerson Process Management Marine Solutions - Damcos A/S
Hempel A/S
Karstensens Skibsværft A/S
MAN Diesel A/S
Maersk Container Industry AS
Novenco A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Orskov Yard A/S
Petersen & Sørensen Motorværksted A/S
Pres-Vac Engineering A/S
Royal Denship A/S
Selco A/S
Søby Værft AS
VIKING Life-Saving Equipment A/S
YIT A/S
Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S

Danske Maritime

Årsberetning 2007-2008

Indhold:

Danske erhvervsvilkår	3
Internationale erhvervsforhold	9
Medlemmernes aktivitet	24
Uddannelse og rekruttering	30
Internationale markedsforhold	32

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1: Ordrebeholdning ved udgangen af 2007 ved Foreningens medlemsværfter
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 2: Afleveret tonnage i 2007 fra Foreningens medlemsværfter
(efter skibstype og fordelt på værfter i antal, bt og dwt)
- Bilag 3: Afleveret tonnage i 2007 fra Foreningens medlemsværfter
(værft, skibstype, tonnage og rederi for hvert skib)



Vækst og udfordringer

International økonomi og samhandel har de seneste år været præget af vækst, om end der på det seneste har vist sig mørke skyer i horisonten. Væksten er aftagende, inflationen stigende, og der er en voksende erkendelse af, at der må sættes kraftigere ind for at løse klimatiske og miljømæssige udfordringer. I Danmark oplever vi indtil videre fortsat fremgang med vækst i økonomi og forbrug samt en rekordlav arbejdsløshed.

En særlig dansk styrke er Det Blå Danmark. I den maritime sektor er konkurrencen global i et stærkt marked, og danske virksomheder har et godt fodfæste på mange områder. Foreningens medlemmer deltager i denne vækst med vidensbase-rede produkter og vidensbaseret produktion.

Den lave arbejdsløshed og især den stigende mangel på kvalificeret arbejdskraft er en udfordring. Hvis vi vil fastholde og videreudvikle det danske samfund, er det nødvendigt at øge udbuddet af arbejdskraft.

Danske virksomheder har etableret egen produktion i andre lande og på anden måde outsourcet aktiviteter til udlandet – både for at komme tættere på kunder og for at benytte adgangen til ekspertise og lavere produktions- og lønomkostninger. Dette er en udvikling, som har stået på så længe, at mange i Danmark anser det for naturligt, at også resten af industriproduktionen følger efter. Men de udenlandske datterselskaber kan ikke stå alene. Den viden, der sælges som en del af produkterne, og som gør produkterne unikke og konkurrencedygtige, udvikles i det danske maritime miljø. Det lader sig ikke gøre uden højt kvalificeret medarbejdere, der skal findes i Danmark. Den arbejdskraft, der er brug for, kan ikke skaffes ved en simplistisk erhvervs- og arbejdsmarkedspolitik, der fastholder gamle strukturer, eller som blot henviser produk-

tionsvirksomheder til at flytte. Medarbejderne i danske virksomheder skal ikke nødvendigvis være danskere, og de skal ikke nødvendigvis opholde sig permanent i Danmark. Det er naturligvis muligt at inddrage flere personer på deltid eller søge at skaffe job til personer på overførselsindkomster. Sådanne tiltag vil dog i bedste fald kun kunne bidrage marginalt til udvidelse af udbuddet af arbejdskraft. Skal de konkurrencedygtige sektorer, vi har i Danmark, kunne vokse sig stærkere herhjemme, må der åbnes yderligere for relevant udenlandsk arbejdskraft.

Der må også på andre områder gives produktionsvirksomheder konkurrencedygtige erhvervsvilkår. Mange danske byer er vokset op omkring havne, og mange maritime virksomheder ligger i havnene og udgør en del af grunden til byernes placering. I de senere år er der set uheldige tendenser til, at myndigheder tillader, at der opføres boliger så tæt på virksomhederne, at lyden fra produktionen eller medarbejdernes ankomst forstyrrer beboerne. Planloven tillader ikke, at boliger opføres så tæt på erhverv, men der er alligevel set eksempler på, at når boligerne først er blevet opført, i strid med reglerne, er det virksomhederne, der må tilpasse sig eller flytte. Det burde være bygherren, der har tjent på opførelsen af boligerne, der bærer risikoen for denne type fejl.

Priserne på stål i EU har i flere år været betydeligt højere end i væsentlige konkurrentlande, ligesom der er tendenser til mangel på forskellige ståltyper. Dette vanskeliggør og fordyrer produktionen i den stålforarbejdende industri i EU til skade for de europæiske virksomheders konkurrencemuligheder. I tillæg hertil har EU-Kommissionen indledt anti-dumping-undersøgelser af stål leveret til EU fra lande som Kina, Sydkorea og Tyrkiet m.fl. Frem for at lægge hindringer i vejen for en effektiv og konkurrencedygtig industriel



udvikling i EU, ville det være naturligt, om EU førte en politik, der havde som mål at fremskaffe råvarer som eksempelvis stål til det europæiske marked til konkurrencedygtige priser. Derigennem kunne den industrielle udvikling i EU stimuleres og tankerne bag Lissabonstrategien fremmes. For at fremme en sådan udvikling er der behov for et opgør med de protektionistiske tendenser, der stadig ses flere steder i EU's handels- og industripolitik.

Klimaforandringer og drivhusgasser er et af tidens varmeste emner, og Foreningen er engageret i kontinuerligt at begrænse miljøpåvirkninger fra skibsfarten. Dette arbejde vil fortsætte, idet den stigende mængde transport af miljømæssige grunde gerne skulle ske til søs, hvilket vil øge skibsfartens miljøpåvirkning. Der vil være brug for fortsat teknisk udvikling og

tilpasning for at sikre, at en kontinuerlig økonomisk vækst ikke bliver ødelæggende for miljøet, ligesom det må sikres, at internationale reguleringer reelt fremmer miljørigtige løsninger.

Produktionen af nye skibe i verden nåede i 2007 et nyt rekordniveau. Tilgangen af ordrer på nye skibe var – som de foregående år – på et højt niveau, men fortsat mindre end produktionen. Derfor voksede ordrebeholdningen yderligere. De danske maritime leverandører, servicevirksomheder og værfter tager del i og nyder godt af denne udvikling med rekordhøj aktivitet. Det høje aktivitetsniveau giver et godt grundlag for investering i forskning og udvikling, så virksomhederne kan befæste og videreudvikle deres position blandt de ypperste på det internationale marked. Til gavn for Det Blå Danmark og for det danske samfund.

Thorkil H. Christensen
Adm. direktør

Arne Pedersen
Formand



DANSKE ERHVERVSVILKÅR

I Danmark er der ca. 1.000 maritimt relaterede virksomheder med et samlet antal ansatte på omtrent 100.000 personer. Den danske værfts- og udstyrsindustri er en væsentlig del af det maritime Danmark – eller Det Blå Danmark, som er fællesbetegnelsen for hele den maritime klynge, der også omfatter rederier, havne, uddannelsesinstitutioner, rådgivere og offentlige myndigheder m.fl.

Danske værfter og udstyrsproducenter har et gennemgående godt samarbejde med de øvrige dele af Det Blå Danmark, hvilket er medvirkende til, at klyngen står stærkt – såvel nationalt som internationalt.

I Det Blå Danmark findes en lang række virksomheder, der er globalt førende. Det gælder ikke mindst inden for den landbaserede del af klyngen, og blandt Danske Maritimes medlemsvirksomheder er flere verdensledende inden for deres specifikke område af den højteknologiske og vidensintensive maritime produktion. En betydelig forudsætning for, at Det Blå Danmark fortsat skal kunne begå sig i den globale konkurrence, er konkurrencedygtige erhvervsvilkår.

Samarbejde med politikere og myndigheder

Danmark som førende søfartsnation

Siden økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen i 2006 fremlagde en handlingsplan for udvikling af Danmark

som Europas førende søfartsnation, er der taget en lang række initiativer med fokus på at forbedre især rederiernes arbejdsvilkår. En række af initiativerne har dog også direkte eller indirekte betydning for den øvrige del af Det Blå Danmark. De fleste af handlingsplanens forslag til initiativer er gennemført og er dermed med til at understøtte udviklingen af Danmark som en stærk maritim nation. Danske Maritime deltager aktivt sammen med bl.a. Søfartsstyrelsen og Danmarks Rederiforening i implementering og udvikling af de forskellige indsatser. Nogle af disse er omtalt andre steder i nærværende beretning.

Danske Maritime deltager eksempelvis i en forskning-, udviklings- og innovationsplatform – en FUI-plattform, som Søfartsstyrelsen har oprettet som et led i handlingsplanen. FUI-plattformen fokuserer indledningsvis på udvikling af miljø- og energieffektive maritime teknologier og systemer til nedbringelse af emissioner fra skibe. Flere af Foreningens medlemsvirksomheder har særlig ekspertise i nedbringelse af emissioner. Dette gælder f.eks. MAN Diesel A/S, hvis motorer kontinuerligt udvikles med henblik på reduktioner af emissioner, og Pres-Vac Engineering A/S, hvis ventiler bl.a. sikrer mod udslip af drivhusgasser fra tankskibe.

De maritime produktionsvirksomheder baserer deres førerposition på viden og højteknologi. Det er derfor meget velkomment, at Søfartsstyrelsen giver sit bidrag til at bevare den danske førerposition.





Sideløbende med arbejdet i FUI-plattformen er der i foråret 2008 etableret et strategisk partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark. Danske Maritime og flere af medlemsvirksomhederne deltager heri. Partnerskabet er etableret med henblik på at identificere og undersøge løsningsmuligheder for nedbringelse af emissioner fra skibstransport. Partnerskabet indgår som et element i regeringens klimastrategi.

Samarbejde med andre danske organisationer

Danske Maritime har et gennemgående nært samarbejde med en række danske organisationer, herunder Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, CO-industri, Dansk Metal, 3F og Dansk Eksportforening. Endvidere har Foreningen i beretningsperioden samarbejdet med Danmarks Farve- og Lakindustri om europæiske miljøspørgsmål, herunder særligt i forbindelse med den nye kemikalielovgivning i EU, REACH (Registration, Evaluation and Authorization of CHemicals), og med EMUC (Europas Maritime Udviklingscenter) om blandt andet informationsaktiviteter vedrørende den maritime sektor.

Danske Maritime har endvidere et løbende samarbejde med flere forsknings- og uddannelsesinstitutioner, herunder Danmarks Tekniske Universitet, Copenhagen Business School, Syddansk Universitet og FORCE Technology.

Den Danske Maritime Fond

Foreningen er repræsenteret i bestyrelsen for Den Danske Maritime Fond, der i sit første regnskabsår fra medio 2005 til ultimo 2006 uddelte i alt godt 40 mio. kr. i støtte, mens der i 2007 blev uddelt godt 63 mio. kr. Hovedparten er gået til almennyttige projekter, men også til udvikling af kommercielle projekter hos virksomheder.

Der er bl.a. ydet støtte til en række projekter rettet mod maritim forskning, uddannelse af skibsingeniører og maskinmestre, forskellige rekrutteringsinitiativer, en oplysningsfilm om Det Blå Danmark og konkrete udviklingsprojekter. Typisk vil Fondens bidrag til kommercielle projekter skulle tilbagebetales over en årrække, når projekterne fører til en indtjening for de involverede virksomheder. Danske Maritime byder fondens arbejde velkomment – især som en kilde til medfinansiering af risikobetonede, direkte virksomhedsorienterede projekter. Danske Maritime ser gerne, at andelen af støtte, der går til virksomhedsorienterede projekter, øges.

For 2008/2009 råder Fonden over en uddelingskapacitet på omkring kr. 60 mio. kr.

Film om Det Blå Danmark

Danske Maritime har i beretningsperioden samarbejdet med EMUC (Europas Maritime Udviklingscenter), Danmarks Rederiforening og Søfartsstyrelsen om at få



produceret en oplysningsfilm om Det Blå Danmark. Filmen, der blev færdiggjort i foråret 2008, er finansieret af Den Danske Maritime Fond, og dens hovedformål er at fungere som et fælles professionelt og visuelt visitkort, der kan anvendes til at markedsføre Det Blå Danmark. Filmen synliggør på et overordnet plan bredden, sammensætningen og klyngeforholdet mellem de fem hovedsegmenter i Det Blå Danmark: Shipping, skib, maritim industri, maritim service og offshore.

En lang række af Danske Maritimes medlemsvirksomheder medvirker i filmen, der også vil kunne bruges i rekrutteringsøjemed.

Arbejdsmiljø

Metal- og Maskinindustriens Arbejdsmiljøudvalg

Metal- og Maskinmestrenes Arbejdsmiljøudvalg består af medlemmer fra industrien og fagforeningerne. Udvalget har gennem flere år afholdt en række fyraftensmøder for ledere og medarbejdere ved metalvirksomheder for at øge den enkelte medarbejders opmærksomhed omkring arbejdsmiljøets vigtighed. Der er i år gennemført en spørgeundersøgelse blandt deltagerne, og en stor del af de adspurgte finder, at de har fået godt udbytte af møderne og flere nye værktøjer, de kan anvende i deres fremtidige arbejde.

Møderne finder sted på den kedelige baggrund, at antallet af arbejdsulykker i metal- og maskinindustrien siden 2005

har været stigende. Man ved endnu ikke, om dette skyldes, at der er ansat et stort antal nye medarbejdere, et generelt øget arbejdstempo eller mere overarbejde. Men det viser klart, hvorfor Danske Maritime mener, at der fortsat er et stort behov for at have fokus på arbejdsmiljøet.

En del af udvalgets arbejde er desuden at fremstille vejledninger til praktisk brug for virksomhederne, når medarbejdere skal udføre arbejde, som frembyder risici i relation til arbejdsmiljøet. Der er i årets løb udarbejdet tre nye vejledninger, hvoraf de to er af generel karakter, mens den sidste fokuserer på intern transport i virksomheden. Disse vejledninger er sammen med tidligere udgivelser uddelt på fyraftensmøderne.

Surring af containere

Dækscontainere surres fast i skibe ved, at surringsarbejdere fastgør kraftige stål-stænger eller andre fittings til containernes hjørnebeslag.

Af hensyn til surringsarbejdernes sikkerhed og for at forebygge nedslidning er det planlagt at indføre et anneks til IMO's CSS-kode (Cargo Stowage and Securing-kode) med regler om, hvordan surrings-systemer skal indrettes og anvendes i containerskibe. Herved vil man skabe et sæt obligatoriske regler til erstatning for de eksisterende anbefalinger, primært fra ILO (International Labour Organization), som i dag danner grundlaget for en ret uensartet praksis rundt om i verden.

Efter mødet i underkomitéen DSC/12 i september 2007 blev der nedsat en uformel korrespondancegruppe med henblik på at udforme et udkast til disse nye regler, så de kunne danne grundlag for debatten under DSC/13 til september 2008. Foreningen har deltaget i dette arbejde og har herigennem forsøgt at sikre, at den høje standard for personsikkerhed i vores del af verden bliver gældende også internationalt, samtidig med at reglerne



ikke bliver så specifikke, at de udelukker udvikling af nye metoder og udstyr fremover.

Konference om miljø og arbejdsmiljø

Den 21. februar 2008 afholdt Foreningen en heldagskonference for medlemmerne med temaet miljø og arbejdsmiljø. På konferencen blev specifikke regler i Danmark og EU præsenteret af en række oplægsholdere. Specielt blev EU's kommende kemikaliereregler under REACH og virksomhedernes skæringsdatoer i denne forbindelse gennemgået, hvilket gav anledning til stor spørgelyst.

Ligeledes var der stor interesse om et indlæg vedrørende brug af den japansk inspirerede ledelsesform LEAN. I forlængelse heraf blev det psykiske arbejdsmiljø beskrevet gennem en case fra en stor medicinalvirksomhed, som med aktiv deltagelse af firmaets ledelse havde løftet en gruppe medarbejdere ud af en ond cirkel med utilfredshed og mismod omkring deres arbejdes indhold.

Miljø

Miljø og dansk maritim industri

Søtransport er den mest energieffektive transportform, der eksisterer. Der findes ingen andre transportformer, der kan transportere gods med mindre udledning af drivhusgasser og dermed mindre global opvarmning til følge. Men når 90 % af ver-

denshandlen transporteres til søs, kommer man ikke udenom, at skibe bidrager væsentligt til luftforureningen fra transport. Så naturligvis føler ikke mindst danske rederier, skibsværfter og producenter af maritimt udstyr et ansvar for at gøre søtransporten endnu mere miljøvenlig.

Danske Maritimes medlemmer arbejder konstant på at skabe mere effektive og miljøvenlige løsninger. Dette gælder blandt andet inden for skibsmotorer og overfladebehandling, hvor der til stadighed arbejdes på udvikling af løsninger, der belaster miljøet mindst muligt.

FUI-strategi

Som en del af regeringens handlingsplan for udviklingen af Danmark som Europas førende søfartsnation fremgik det, at der skulle etableres en forsknings-, udviklings- og innovationsplatform for Det Blå Danmark. Søfartsstyrelsen har derfor taget initiativ til at udarbejde en sådan strategi – en FUI-strategi.

Formålet med FUI-strategien er at identificere indsatsområder for forskning, demonstration, udvikling og innovation i maritime teknologier. Den skal bidrage til at løse fremtidens udfordringer på miljø- og energiområdet og skabe grundlag for fortsat økonomisk vækst. Danske Maritime har deltaget i arbejdet med at udvikle strategien, ligesom en række virksomheder i erhvervet også har deltaget – herunder flere af Foreningens medlemsvirksomheder.





På et mere overordnet plan er Forsknings- og Innovationsstyrelsen, i samspil med Det Strategiske Forskningsråd, ved at gennemføre initiativet 'FORSK2015 – Strategiske satsninger', der skal tilvejebringe et bedre grundlag for prioriteringen af indsatsområderne for den strategiske forskning i Danmark. I forbindelse med dette initiativ gennemføres en kortlægning af de forskningsbehov, som samfunds- og erhvervsudviklingen skaber. FUI-strategien er derfor tænkt ind i denne sammenhæng.

Som en del af FUI-strategien er der blevet etableret et initiativ med betegnelsen "Green Ship of the Future". "Green Ship of the Future" er et offentligt/privat partnerskab, som skal fungere som en paraply for en række miljøprojekter inden for Det Blå Danmark. Det skal medvirke til, at der igangsættes nye og innovative projekter, som kan bidrage til at nedbringe emissioner fra skibsfarten. Samtidig skal tiltaget bidrage til at synliggøre den store indsats, der bliver gjort for at nedbringe skibsfartens emissioner, og til at skabe synergi og sammenhæng mellem de forskellige projekter.

Nedbringelse af CO₂-udslip fra skibe

Skibsfartens udledning af drivhusgasser, hvoraf CO₂ er den, der udledes i størst mængde, er for alvor kommet i fokus i offentligheden. Ikke mindst i Danmark, hvor klimakonferencen i 2009 skal afholdes. I øjeblikket udgør skibsfartens CO₂-udledning kun ca. 2-4 % af verdens samlede udledning, men global opvarmning og de mulige menneskeskabte årsager er alles ansvar og problem – og naturligvis også Det Blå Danmarks.

IMO arbejder i øjeblikket på at udvikle metoder, som skal være rimelige og samtidig tilskynde skibsfarten til endnu lavere udledninger uden at virke konkurrenceforvridende. Det er tanken bl.a. i første omgang at opstille et indeks for skibes brændstoføkonomi. På dette område er



danske virksomheder særdeles effektive, og Danske Maritime støtter arbejdet og er sammen med medlemsvirksomhederne aktiv i udviklingen af metoder. En væsentlig fordel ved at lade dette foregå i IMO-regi er, at ændringer af IMO's aftale om forureningsbekæmpelse (MARPOL) kan vedtages med flertalsafgørelser, som på demokratisk vis kan sikre en ensartet regulering over hele verden. Kyoto-lignende aftaler kan man derimod ikke være sikker på, at alle lande vil tilslutte sig.

Det har særligt været Danmark og Japan, der har arbejdet for at sætte CO₂ på dagsordenen i IMO. Det vil være en fordel, hvis IMO kan opstille tilfredsstillende regler inden klimakonferencen i København i 2009, idet IMO-regler vil forpligte et langt større antal nationer, end en udvidet Kyoto-aftale vil.

Korrosionsbeskyttelse

I erkendelse af at de metoder, man i dag benytter til rengøring af ståloverflader og påføring af maling, ikke har udviklet sig væsentligt gennem en længere årrække, har flere medlemsvirksomheder sammen med Teknologisk Institut dannet et samarbejde, hvor man skal undersøge udviklingsmulighederne.

De traditionelle metoder omfatter især sandblæsning og sprøjtemaling. Begge har igennem årene givet anledning til udfordringer i forhold til såvel arbejdsmiljøet som omgivelserne. Disse udfordringer har ført til brugen af en lang række typer af udstyr, der har til hensigt at beskytte medarbejdere og miljø mod skadelige eller generende påvirkninger.



Det er tanken gennem samarbejdet at nytænke processerne og derved udvikle nye metoder, som i udgangspunktet ikke udsender støj, støv eller dampe i samme mængde, som det sker i dag. Udfordringen består i at gøre dette, samtidig med at kravene til malingssystemernes holdbarhed øges i forhold til den designlevetid på 15 år, som eksisterer for ballasttanke i dag.



INTERNATIONALE ERHVERVSFORHOLD

Den maritime industri er et globaliseret erhverv, og internationale erhvervsforhold er af vital betydning for virksomhederne i branchen. Stort set alle virksomheder i den maritime industri opererer og konkurrerer globalt, og Danske Maritime søger indflydelse på de regelsæt, der påvirker medlemmerne; såvel i EU- som i IMO-regi. I EU sker der mange gange en overvurdering af betydningen af europæiske regler, som på det maritime område ikke kan opnå samme gennemslagskraft som regler vedtaget i IMO-regi. En lokal EU-regulering vil derfor ikke altid have den ønskede effekt. EU-regler er naturligvis af stor betydning, men Foreningen arbejder også for internationale reguleringer, hvor dette er muligt.

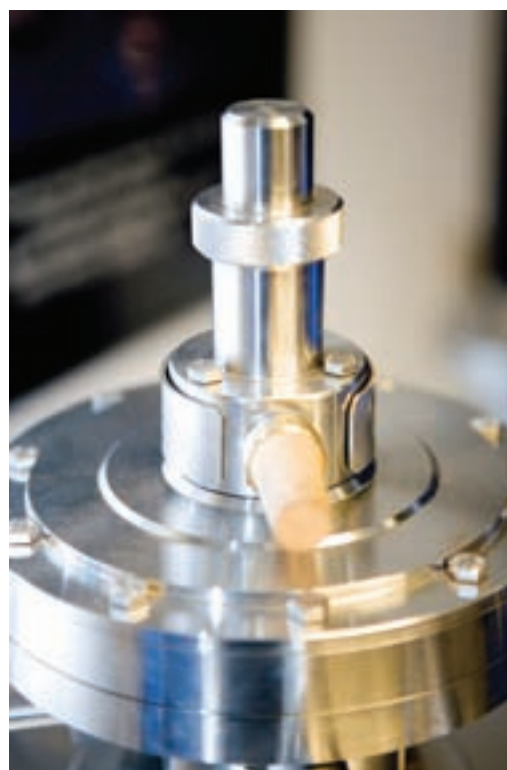
IMO

Danske Maritime deltager efter behov i komitémøder og arbejdsgrupper nedsat af IMO (International Maritime Organisation). Foreningen søger igennem disse aktiviteter at få indflydelse på de mange væsentlige beslutninger, der træffes i IMO. Foreningen arbejder generelt for høje internationale standarder, som både er til gavn for sikkerhed og miljø til søs og en fordel for danske virksomheder, der konkurrerer på høj kvalitet og innovation. Adgangen til IMO's komitéer og undergrupper har Foreningen dels gennem medlemskab i CESA (Community of European Shipbuilders' Association), der er tilknyttet IMO som rådgivende medlem, dels gennem den danske regerings delegation til IMO. Ofte er Foreningen repræsenteret på begge niveauer. IMO er organiseret omkring to væsentlige komitéer: MEPC (Marine Environment Protection Committee) og MSC (Maritime Safety Committee). I begge komitéer stilles krav til skibes konstruktion og indretning – ofte forberedes de enkelte krav i underkomitéer, der tager sig af detaljerede tekniske

krav. I 2007 var miljøproblemer og den globale luftforurening væsentlige emner, også i IMO.

MEPC

IMO's miljøkomité, MEPC, mødtes den 9.-13. juli 2007 i London til sit 56. møde med en række spørgsmål på dagsorden af betydning for skibsbygningsindustrien. For Foreningen var et af de væsentlige spørgsmål luftforurening. Skibsfarten spiller en vigtig rolle i globaliseringen, og med stigende international handel og økonomisk vækst stiger også skibsfartens udslip. Det forhold, at skibsfarten er den mest miljøvenlige transportform, har ikke kunnet kompensere for den stigende transportmængde, og skibsfartens bidrag til forureningen har derfor været stigende i de seneste år. I MEPC drøfter man således såvel spørgsmål om begrænsning af drivhusgasser som udslip af sundhedsskadelige stoffer og partikler fra dieselmotorer. Da Foreningen og Danmark



via MAN Diesel A/S har en særlig adgang til viden om totakts dieselmotorer, er Foreningen aktiv ikke blot i MEPC, men tillige i de undergrupper, der forbereder og følger op på debatterne i MEPC. Luftforurening var også et tema i en særlig arbejdsgruppe, der mødtes i Berlin den 29. oktober - 2. november 2007, og i BLG 12, der mødtes i februar 2008. Det seneste møde i rækken var MEPC 57 der fandt sted i april 2008 i London. På disse møder lykkedes det at gøre væsentlige fremskridt omkring fremtidige begrænsninger i udslip af svovl (SOx) og skadelige forbrændingsrester (NOx). I april 2008 blev et samlet kompromis indgået. På en afbalanceret måde stilles der skærpede krav, uden at det ser ud til, at der fastlægges mål, der går ud over det teknisk mulige. De nye krav skal i et vist omfang også stilles til eksisterende motorer, således at forureningen kan nedbringes noget hurtigere, end hvis de renere motorer kun skulle installeres på nye skibe. Debatten om det samlede CO₂-udslip fra skibe blev kun lige indledt på disse møder og føres på præmisser, der mere synes at gøre det til et anliggende for rederier end for virk-

somheder, der fremstiller skibe og udstyr. Energieffektiviteten af skibe øges konstant, men det samlede udslip fra skibsfart i de nærmeste år bestemmes af udslippet fra de allerede eksisterende skibe og kan ikke påvirkes væsentligt af nyudviklinger inden for skrog og fremdrift, medmindre det drejer sig om innovationer, der kan eftermonteres.

Et andet spørgsmål på IMO's dagsorden er konventionen om ophugning af skibe, der er under udarbejdelse. Konventionsudkastet stiller blandt andet krav til skibsværfter om oplysning om stoffer, der indgår i skibene, og som kan være farlige under ophugning. Foreningen finder det problematisk, hvis man ikke i en sådan kommende konvention sikrer sig, at værfter og udstyrsleverandører, der pålægges at afgive oplysninger, selv har adgang til dem, ligesom der ikke bør afkræves fortrolige oplysninger uden sikkerhed for, at de er nødvendige og anvendelige. Konventionsudkastet mangler i høj grad bestemmelser om opdatering af de oplysninger, der i givet fald afgives ved skibets konstruktion. Hvis kravene alene rettes til nyleverede skibe, der først kan forventes ophugget om 20-30 år, vil konventionen kun have ringe effekt på ophugninger, der foretages i mellemtiden. Hvis oplysningerne om de farlige dele af skibe ikke opdateres under skibets levetid, vil de oplysninger, byggeværftet har afgivet, ikke være meget værd for den, der til sin tid skal ophugge skibene.

MSC

IMO's sikkerhedskomiteé, MSC, mødtes i København den 3.-12. oktober 2007. Mødet var velgennemført og en succes for Danmark som værtsland. Foreningens medlemmer udstillede i det område, hvor de delegerede opholdt sig i pauser mellem møderne og var således meget synlige for deltagerne. Der blev drøftet flere emner af direkte interesse for Foreningens medlemsvirksomheder. Ved mødet blev en standard for overfladebehandling, der





supplerer den tidligere vedtagne standard for ballasttanke med regler for tomrum, vedtaget.

Ventilsagen (der omtaltes i sidste års beretning) blev drøftet på baggrund af et dansk papir og et tilsvarende CESA-papir. Udover de ukorrekte kapacitetsangivelser, der var anledningen til det danske forbud, anvendes de koreanske ventiler i skibe, der er godkendt til langt farligere fragttyper, end ventilerne er afprøvet til. Dette forhold blev taget op på dansk foranledning, men debatten i to af MSC's underkomitéer førte til to forskellige resultater, idet den ene underkomité accepterede denne praksis, mens den anden afviste den. Accepten skyldtes, at IACS (International Association of Classification Societies) uklart, men kraftigt, modsatte sig det danske krav om, at ventilerne skulle afprøves til den fareklasse, til hvilken de benyttes. Debatten i MSC viste overvældende støtte til den danske holdning, men sagen blev ikke afgjort. I stedet henvistes den til fornyet behandling i BLG-gruppen. Som nævnt længere oppe mødtes BLG 12 i februar 2008, og debatten om ventilerne viste igen stor støtte til de danske synspunkter. Imidlertid rejste IACS tvivl om, hvorvidt den foreslåede danske løsning var den bedste og bad om tid til at overveje en anden fremgangsmåde. På denne baggrund udskød man igen en beslutning indtil BLG 13, der finder sted i 2009. Foreningen finder det betænkeligt, at IMO i så lang tid lader skibe overtræde reglerne, alene fordi en anerkendt organisation, der længe har været bekendt med problemet, uden nærmere begrundelse beder om mere tid til at finde en bedre løsning.

CESA

CESA (Community of European Shipbuilders' Association) er de europæiske værftsorganisationers samarbejdsorgan og repræsenterer skibsværftsforeninger i EU-lande og enkelte andre europæiske lande over for bl.a. EU-Kommissionen og Europa-Parlamentet. Danske Maritime deltager aktivt i arbejdet i CESA – bl.a. for at trække beslutninger og aktiviteter i en markedsorienteret retning, idet arbejdet i CESA fortsat præges af en tradition for en betydelig statslig deltagelse i beslutningsprocesser og økonomi i den maritime industri. Den danske deltagelse er ikke mindst vigtig, da CESA af EU-Kommissionen er anerkendt som et talerør for skibsbygningsindustriens synspunkter og interesser i Europa.

En væsentlig del af arbejdet i CESA har i en periode siden 2003 været relateret til LeaderSHIP 2015-projektet, der sigter mod at forbedre rammevilkårene for den europæiske maritime industri på en lang række områder. Ligeledes har arbejdet i CESA rettet sig mod IMO og mod Kommissionens arbejde med en fælles europæisk maritim politik.

Den europæiske skibsbygningsindustri lider i stigende grad af, at prisen på stål i Europa for visse kvaliteter ligger væsentligt over de priser, der gælder for konkurrerende værfter i fjernøsten. Set i lyset heraf virker det uforståeligt, at EU-Kommissionen i sin politik på stålområdet fortsat fører en politik, der har til formål at bremse importen af stål til EU fra tredjelande og at opretholde høje priser på stål i EU. CESA har i 2007 og 2008 in-

tensiveret sine bestræbelser på at give de europæiske værfter adgang til stål på verdensmarkedsvilkår.

En række arbejdsgrupper i CESA arbejder med emner som internationale markedsvilkår, finansiering af skibe, markedsovervågning og prognoser for markedsudvikling, forskning og udvikling, maritimt forsvar, tekniske krav til skibe, vedligeholdelse af skibe, beskyttelse af immaterielle rettigheder m.m. Foreningen er aktiv i de fleste af disse grupper.

Foreningen har også i det forløbne år deltaget i det såkaldte JECKU-samarbejde, hvor topledere fra værfter i Japan, Europa, Kina, Korea og USA mødes og drøfter emner af fælles interesse. Dette samarbejde benyttes til at udbygge Foreningens gode kontakter til skibsbygningsindustrierne i Japan, Korea og Kina. Foreningen varetager fortsat formandskab og sekretariat for CESA's arbejdsgruppe for udarbejdelse af skibsbygningsprognoser samt formandskab for arbejdsgruppen vedrørende markedsovervågning.

Den europæiske maritime industris nuværende og fremtidige succes afhænger bl.a. af industriens evne til at udvikle og levere produkter, der teknologisk er helt i front. Industrien er dermed også afhængig af, at den udviklede viden ikke uautoriseret kopieres af konkurrerende virksomheder. Beskyttelse af immaterielle rettigheder, IPR (Intellectual Property Rights), er et emne, der også indgår i LeaderSHIP 2015. Som led i dette arbejde har EU-Kommissionen i samarbejde med CESA og EMEC (European Maritime Equipment Council) foranlediget udarbejdelse af en omfattende rapport om problematik-

ken. Med udgangspunkt i denne rapport overvejes det for øjeblikket, hvilke initiativer der evt. bør tages for at forbedre beskyttelsen af immaterielle rettigheder mod uautoriseret kopiering. I denne forbindelse har CESA etableret en særlig organisation under navnet GuardSHIP med det formål at arbejde for beskyttelse af intellektuelle rettigheder. Et første resultat af bestræbelserne er en håndbog med praktiske råd om, hvorledes virksomheder kan søge at beskytte deres immaterielle rettigheder.

LeaderSHIP 2015

Efter initiativ fra CESA blev projektet LeaderSHIP 2015 søsat i 2003. På otte udvalgte områder har Kommissionen og industrien gennem fælles arbejdsgrupper udarbejdet oplæg til initiativer og emner, hvor der kan sættes ind for at forbedre den europæiske maritime industris rammevilkår. Blandt fokusområderne kan nævnes etablering af lige eller mere lige konkurrencevilkår internationalt uden statslige forvridninger, fremme af forskning, udvikling og innovation samt forbedring af finansieringsvilkår.

På et møde mellem Kommissionens viceformand, industrikommissær Günther Verheugen, og topledere fra skibsbygningsindustrien i juni 2007 i Nürnberg blev de hidtil opnåede resultater drøftet, ligesom igangværende aktiviteter blev prioriteret. Fra industriens side blev der bl.a. peget på behovet for, at den europæiske skibsbygningsindustri kan købe stål i nødvendige kvantiteter og kvaliteter til konkurrencedygtige priser. Der var på mødet enighed om at iværksætte en ajourføring af LeaderSHIP 2015. En



dedikeret arbejdsgruppe i CESA er efterfølgende etableret med det formål at udarbejde oplæg til ajourføring af LeaderSHIP 2015. Kommissionen har ved flere lejligheder henvist til LeaderSHIP 2015 som model for, hvordan en praktisk, sektoriel industripolitik kan udformes.

Danske Maritime har siden idéfasen været en aktiv deltager i LeaderSHIP 2015. Projektet udgør et brud på den statsstøttelinje, som tidligere dominerede politikken i de fleste EU-lande, og som Danske Maritime er stærk modstander af. LeaderSHIP 2015 fokuserer på, hvordan industrien gennem egen konkurrencekraft og med udgangspunkt i rimelige rammevilkår kan styrke industriens globale markedsposition.

Den europæiske værftsindustri udgør et hjemmemarked for de europæiske producenter af maritimt udstyr. En styrkelse af værftsindustrien ses også som en fordel for de europæiske producenter af maritimt udstyr. De europæiske værfter bygger overvejende teknisk komplicerede skibe, hvori der indgår relativt betydelige leverancer af avanceret udstyr. Værdien af materialer og maritimt udstyr kan for sådanne skibe udgøre mere end to tredjedele af et skibs værdi.

TAC

Det internationale samarbejde mellem værfter og værftsorganisationer vedrører ofte tekniske spørgsmål. I beretningsperioden har Foreningen således gennem CESA TAC (Technical Advisory Committee) været inddraget i samtaler med den internationale organisation for klassifikationsselskaber (IACS) om standarder for coating og om gensidig anerkendelse af certifikater fra klassifikationsselskaber. Baggrunden for drøftelserne om coating var, at IACS foreslog oprettelse af en "IACS/Industry Joint Working Group on Coatings" til uddybning af IMO-standarder for overfladebehandling af ballasttanke (PSPC). Den internationalt sammensatte



gruppe omfattede især repræsentanter for klassifikationsselskaber og rederier og skulle udarbejde en vejledning eller beskrivelse af de bedste fremgangsmåder for rederier, skibsværfter og malingfabrikanter, men ikke foreslå ændringer. Via TAC og værftsrepræsentanterne i gruppen er Foreningen blevet opmærksom på de problemer, de asiatiske værfter er stødt på i forberedelse af standarden. TAC er tillige forum for CESA's samarbejde med værftsorganisationer i Asien, organiseret i CESS. Dette samarbejde omfatter især miljøspørgsmål med relevans for arbejdet i IMO. EU-Kommissionen retter undertiden tekniske forespørgsler til CESA, og disse forelægges TAC, der videreformidler dem til de relevante teknisk kyndige personer på værfterne.

WGMF

En af de arbejdsgrupper i CESA, som Danske Maritime deltager i, er WGMF (Working Group on Market and Forecast), som udarbejder prognoser for skibsbygning.

I beretningsperioden færdiggjorde arbejdsgruppen næsten sin evaluering af udviklingerne i den globale efterspørgsel efter nye skibe. Resultaterne af evalueringen viste, at det globale skibsbyg-



ningsboom, man har oplevet gennem de seneste år, nærmer sig en afslutning. Imidlertid er skibsbygningsindustrien i gang med en enorm kapacitetsudvidelse, som kan risikere at føre til overkapacitet og dermed ubalance i skibsbygningsmarkedet inden for de kommende år.

CESA WGMF afholdt i foråret 2008 et stort internationalt prognosemøde i København med repræsentanter fra Kina, Korea, Japan samt OECD. Ved mødet var der enighed om, at fremtiden ville byde på en lavere efterspørgsel på nye skibe, end det har været tilfældet gennem de seneste par år.

JECKU og CESS

JECKU (Japan, Europe, China, Korea, USA) betegner som nævnt ovenfor en struktur, hvor topchefer for en række af verdens førende skibsværfter mødes regelmæssigt; typisk én gang om året. På møderne drøftes fælles problemer og udfordringer, herunder den globale markedsudvikling og udviklingen i omkostninger. Også den danske skibsbygningsindustri er repræsenteret. Idet vilkårene for skibsbygning i de repræsenterede lande er meget forskellige, er deltagernes holdninger og synspunkter også meget forskellige. Ved de seneste drøftelser har der især været fokus på den eksplosive vækst i værftskapa-

pacitet, der finder sted i bl.a. Kina i disse år. Også andre lande som Vietnam og Indien har annonceret ønsker om en betydelig vækst i skibsbygningskapaciteten. Der er fra mange sider udtrykt bekymring for, at den fortsatte vækst i skibsbygningskapacitet vil føre til en betydelig overkapacitet af skibsværfter og en destabilisering af markedet. Overskud af skibsbygningskapacitet har tidligere været baggrund for omfattende subsidier til skibsbygning og deraf følgende forvriddninger af markedet.

Senest mødtes JECKU i efteråret 2007 i San Diego, USA, og næste møde påregnes afviklet i Japan i efteråret 2008.

En særlig gruppe med tilknytning til JECKU er CESS (Committee on Expertise in Shipbuilding Specifics). Gruppen, hvis medlemmer består af repræsentanter fra organisationer i JECKU-landene, har til formål at koordinere værftsindustriens synspunkter på tekniske spørgsmål. Eksempelvis drøftes skibsbygningsrelaterede spørgsmål i relation til IMO, der kan stille miljømæssige og skibstekniske krav til skibes konstruktion. I beretningsperioden er der blevet drøftet spørgsmål om gennemførelse af IMO's krav til overfladebehandling af tanke og andre lukkede rum i skibe. Danske Maritime er aktiv i dette arbejde gennem CESA TAC (Technical Advisory Committee) og gennem CESA's repræsentation i IMO, hvor Foreningen ofte deltager. En u hensigtsmæssig udformning af tekniske regler om skibes konstruktion kan have væsentlige økonomiske konsekvenser for maritime producenter – inklusive værfter – og kan bl.a. påvirke konkurrenceforholdene mellem virksomheder.

COREDES

Danske maritime deltager i CESA's forskningsgruppe COREDES (Committee for Research and Development in EU Shipbuilding), som mødes fire gange årligt i et samarbejde for at fremme forsknings-



udviklings- og innovationsmulighederne for europæiske skibsværfter.

Den 3.-5. december 2007 afholdt COREDES en konference i Delft, Holland. På konferencen blev der gjort status over EU-kommissionens 1. udbud (1st call) i det 7. rammeprogram for forskning. Endvidere blev en række projektforslag til 2. udbud (2nd call) præsenteret.

COREDES deltager i og fungerer som sekretariat for en teknologiplatform, WATERBORNE, som også EMEC deltager i. Der blev søgt om støtte til at viderefinansiere denne platform via koordineringsprojektet ACMARE II under det første udbud i det 7. rammeprogram for forskning. ACMARE II blev dog ikke godkendt, og projektet blev derfor indleveret – i lettere revideret form – under rammeprogrammets 2. udbud i maj 2008. Det er endnu ikke afgjort, om projektet vil opnå støtte.

EMEC

Danske Maritime er medlem af EMEC (European Maritime Equipment Council). EMEC har i det forløbne år bl.a. videreført bestræbelserne på at få klassifikations-selskabernes procedurer for godkendelse af maritimt udstyr rationaliseret. Nogle af disse procedurer har over årene udviklet sig til at være unødvendigt arbejdsmæssigt og omkostningsmæssigt belastende, bl.a. som følge af en omfattende duplikering af prøver og certifikater, hvilket ikke bidrager til den maritime udvikling eller sikkerhed. EMEC har i denne sammenhæng deltaget i drøftelser med EU-Kommissionen og relevante grupper i Europa-Parlamentet om et direktivforslag om nye bestemmelser om skibsinspektion og opgaver for de maritime administrationer. Forslaget lægger bl.a. op til, at klassifikationsselskaberne skal arbejde hen imod en harmonisering af deres regler og aftale, hvordan de gensidigt kan godkende hinandens certifikater. Danske Maritime støtter forslaget, som, hvis det

vedtages, kan føre til besparelser og gennem øgede kvalitetskrav styrke den maritime sikkerhed og den europæiske maritime industris konkurrenceevne. Efter en længerevarende og omfattende behandling af direktivforslaget besluttede EU's ministerråd på et møde ultimo november 2007 at splitte forslaget op i et forslag til en forordning og et forslag til et direktiv. Forslagene, der indgår i EU's tredje maritime søsikkerhedspakke, skal herefter gennem en ny behandling i Parlamentet, hvilket påregnes at foregå i andet halvår 2008.

Sideløbende med drøftelserne med Kommissionen, Rådet og Parlamentet har EMEC også haft drøftelser med IACS om direktivforslaget, ligesom der er etableret en fælles arbejdsgruppe med det formål at udarbejde forslag til rationalisering og simplificering af klassifikationsprocessen under det eksisterende regelsæt. Flere af Foreningens medlemsvirksomheder deltager i dette arbejde, og der er allerede konstateret betydelige besparelser på udgifterne til klassifikation som følge af dette konkrete arbejde.

EMEC og derigennem Danske Maritime har i det forløbne år drøftet indholdet af en revision af direktivet om udstyr på skibe med Kommissionen. Processen tog sin begyndelse ved en række uformelle kontakter i slutningen af 2007 samt ved to konferencer arrangeret af Kommissionen med EMEC's bistand – én i Kroatien og én i Bruxelles, hvor Foreningen dels deltog med medlemsvirksomheder, dels stillede en mødeleder for konferencerne til rådighed. En officiel høringsrunde forventes igangsat i 2008 og forberedes ved en spørgeske-maundersøgelse, som EMEC gennemfører



for Kommissionen. Foreningen har under hele processen fremsat det synspunkt, at en ændring af direktivets virkemåde er tiltrængt. Den sag, som Danmark har rejst, hvor ventiler fremstillet af den koreanske virksomhed TankTech blev forbudt af Danmark i 2004, men fortsat – fire år senere – accepteres af andre EU-lande, viser, at hverken sikkerheden eller det indre marked tilgodeses af de gældende procedurer. Foreningen og EMEC har fremsat konkrete forslag, der skal forkorte den tid, der går mellem opdagelse af et sikkerhedsmæssigt problem og en løsning, der gælder hele EU – og gerne alle medlemmer af IMO. Kommissionens formelle forslag om en revision forventes at foreligge efter sommeren 2008.

EMECrid

EMEC's arbejdsgruppe, der samler medlemmerne om forskningspolitiske emner, kaldes EMECrid (EMEC research, innovation and development) og kanaliserer bidrag og projektforslag til EU-Kommissionen via den maritime teknologiplatform WATERBORNE. EMECrid samarbejder tæt med COREDES. Der holdes fælles møder, og indholdet af prioriteringer afstemmes så vidt muligt mellem de to organisationer.

MIF

Gennem CESA og EMEC deltager Danske Maritime også i MIF (Maritime Industries Forum), der er et netværk for hele den europæiske maritime sektor, ligesom også EU-Kommissionen deltager. MIF virker i praksis som en meget uformel organisation omfattende en række arbejdsgrupper og et plenarmøde med intervaller på et til to år. Sidste plenarmøde blev afholdt i Oslo i oktober 2006, hvor dagsordenen

bl.a. omfattede emner relateret til EU's maritime grøn bog om en fælles europæisk maritim politik. Aktiviteten i MIF har siden da været begrænset. Der er i foråret 2008 indgået aftale om flytning af sekretariatet for MIF bl.a. med henblik på at øge aktiviteten.

Fælles europæisk maritim politik

Den 10. oktober 2007 udsendte EU-Kommissionen en Blå Bog om en integreret maritim politik for EU. Den maritime Blå Bog, som bygger på en omfattende offentlig høring, der varede fra juni 2006 til juni 2007, er en handlingsplan, der beskriver Kommissionens arbejdsprogram inden for det maritime område i Europa i de kommende år. I den Blå Bog nævnes en række fokusområder – blandt andet inden for forskning og miljø. Det anføres også, at EU vil arbejde for en mere effektiv international styring af maritime anliggender, herunder indtrængende opfordre medlemsstaterne til at ratificere de relevante instrumenter.

Det forventes, at Kommissionen ved kommende møder vil vedtage mere specifikke maritime oplæg fra bl.a. generaldirektoratet for transport og fra generaldirektoratet for industri. Danske Maritime støtter udarbejdelsen af en fælles og holistisk maritim politik i Europa, men Foreningen venter stadig på, at den Blå Bog udmønter sig i mere konkrete tiltag.

Konkurrenceforhold

Forvridninger i stålmarkedet

Stål er en vigtig råvare i et industrialiseret samfund – ikke mindst for skibsbygning og fremstilling af offshore-installationer m.v. er stål ganske simpelt uundværligt. For at konkurrere globalt er det afgørende for den europæiske industri at være på lige fod med konkurrenterne, når det gælder adgang til stål i de rette mængder





og kvaliteter samt til konkurrencedygtige priser. Imidlertid har stålprisen i Europa i et stykke tid været bemærkelsesværdigt højere end verdensmarkedsprisen. Dette gælder især for tykke stålplader, hvor prisen de seneste fire år har været ca. 300 USD højere i Europa end i Fjernøsten.

Europæiske skibsværfter bygger skibe og offshore-installationer (olie, gas og vind) af høj kvalitet og benytter sig af højteknologiske produktionsmetoder, men en teknologisk førerposition er ikke nok til at sikre den europæiske industris konkurrenceevne. Høje priser på materialer vil uvægerligt give sig til udtryk i højere priser på de færdige produkter, så hvis Europa skal kunne konkurrere på et globalt marked, må industrien have adgang til råvarer til en konkurrencedygtig pris. Foreningen har taget denne problematik op med danske myndigheder og EU-Kommissionen, ligesom Foreningen i samarbejde med DI har taget sagen op med ORGALIME (The European Engineering Industries Association), der på europæisk plan varetager interesser for stålforbrugende virksomheder.

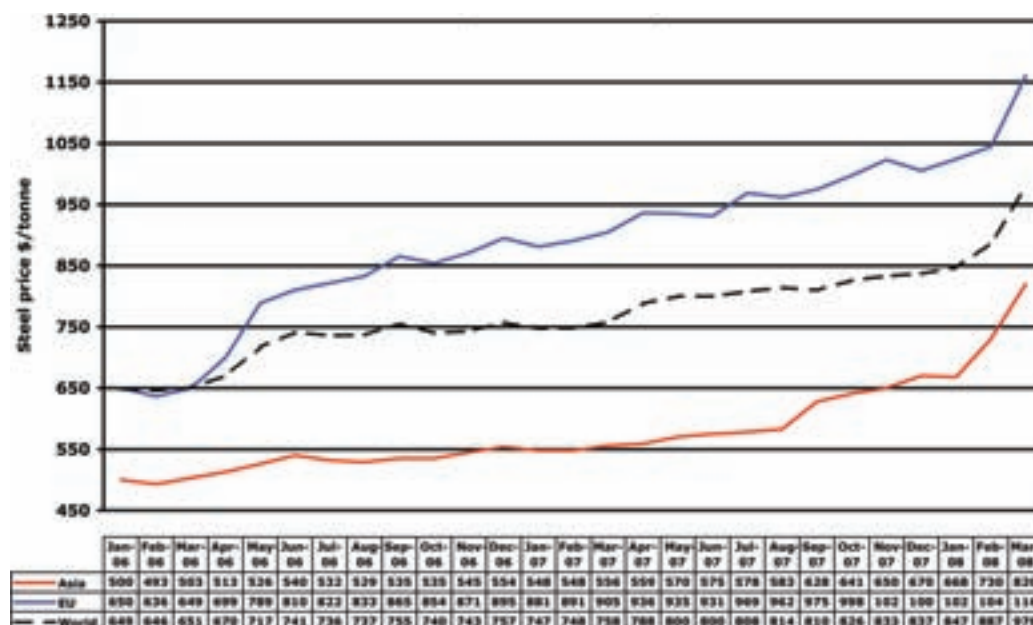
til en øget interesse hos stålforbrugende virksomheder i EU for at importere stål og en interesse hos stålproducenter uden for EU for at levere til kunder i EU. Med henvisning til øget en import af stål i EU annoncerede de europæiske stålværkers forening, EUROFER (European Confederation of Iron and Steel Industries), i efteråret 2007, at den ville rejse fire antidumpingsager ved EU-kommissionen mod eksportører af stål til EU, herunder især mod kinesisk eksport. I første omgang indgav EUROFER i slutningen af 2007 en klage til EU-kommissionen vedrørende import af en række galvaniserede ståltyper fra Kina. Og i begyndelsen af 2008 fulgte klager vedrørende rustfrit stål (rettet mod Kina, Korea og Taiwan) og valsetråd (rettet mod import fra Kina, Moldavien og Tyrkiet). Den fjerde annoncerede klage vedrørende quarto-plader var ultimo maj 2008 ikke indgivet.

Det bemærkes, at importen af stål fra Kina til EU opgjort på månedsbasis siden efteråret 2007 og frem til foråret 2008 er reduceret markant.

De høje priser på stål i Europa og tendenser til mangel på stål har naturligt ført

Figur 1 viser udviklingen i stålpriser over de seneste godt to år.

Figur 1 – Udviklingen i stålpriser, januar 2006 – marts 2008



Kilde: CESA



Det forventes, at Kommissionen træffer beslutning om afvisning eller eventuel indførelse af antidumpingtold i den første af de omhandlede sager sidst på sommeren d.å. Beslutninger i de øvrige sager påregnes derefter at følge gennem de følgende måneder.

Direktiv om klassifikationsselskabers arbejde

Som led i EU's tredje søsikkerhedspakke fremsatte EU-Kommissionens i 2005 et forslag til revision af direktivet om godkendte klassifikationsselskaber. Direktivet stiller visse krav for, at klassifikationsselskaber må benyttes af medlemsstaterne til myndighedsopgaver, og som noget nyt har Kommissionen, bl.a. på EMEC's initiativ, foreslået, at klassifikationsselskaber skal arbejde hen imod en anerkendelse af hinandens certifikater. I dag kan producer af maritimt udstyr risikere at skulle have udstyr godkendt af op mod 10 forskellige klassifikationsselskaber, selvom hver af prøverne reelt opfylder samme krav og ofte er helt identiske.

Forslaget har indledningsvis mødt stor modstand fra klassifikationsselskaberne, der tilsyneladende har fået den opfattelse, at de ved forslaget skulle pålægges et uoverskueligt ansvar. Danske Maritime finder det naturligt, at klassifikationsselskaber accepterer andre klassifikationsselskabers certifikater – i hvert fald i samme omfang, som myndigheder gør det. Samtidig går Foreningen ud fra, at

certifikaterne alene skal accepteres som det, de er, nemlig en udtalelse fra et klassifikationsselskab – ikke som en garanti for produktet. Alene det udstedende selskab bærer ansvaret for, at certifikatet er korrekt. En godkendelse fra et andet klassifikationsselskab indebærer blot, at der vises tillid til det første klassifikationsselskab, herunder til at certifikatet ikke er falsk. Der opstår ikke noget yderligere ansvar for klassifikationsselskab nr. 2, som ikke allerede påhviler klassifikationsselskab nr. 1. Skulle der vise sig at være alvorlige fejl ved certifikatet, vil det endelige ansvar naturligvis påhvile det klassifikationsselskab, der oprindeligt udstedte det.

Under direktivforslagets behandling i Europa-Parlamentet blev der indarbejdet en række ændringer i direktivforslaget, herunder også forslag til forbedringer foreslået af EMEC. Den 25. april 2007 vedtog Europa-Parlamentet direktivforslaget hvorefter det overgik til behandling i ministerrådet. Efter yderligere en række ændringer, herunder opsplitning af forslaget i forslag til en forordning og et direktiv, kunne et enigt ministerråd sende det omarbejdede forslag tilbage til Parlamentet til ny behandling. Der er en forventning om, at Parlamentet vil kunne vedtage det omarbejdede forslag i efteråret 2008 sammen med en række af de øvrige forslag fra den tredje søsikkerhedspakke.

I forbindelse med behandlingen af direktivforslaget i Europa-Parlamentet har Danske Maritime sammen med Danmarks Rederiforening via fælles henvendelser opfordret danske medlemmer af Parlamentet til at støtte forslaget, ligesom Foreningen løbende i processen er i kontakt med EU-kommissionen, Parlamentet og danske myndigheder.

Statsstøtte

I 2007/2008 har man revideret rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning (2003/C 317/06 og 2006/C



260/03). Danske Maritime har i den forbindelse forsøgt at få reglerne for innovationsstøtte begrænset, men den proces har vist sig at trække ud, og rammebestemmelserne er foreløbigt blevet forlænget i tre år. Foreningen finder principielt, at maritim industri bør være underlagt samme regler som den øvrige industri.

Innovationsstøtte gives for at yde ganske betydelig støtte til europæiske værfter. Der findes ingen reel kontrolforanstaltning, som sikrer, at støtten bliver brugt efter rammebestemmelsernes hensigt. Det er i dag, ifølge Danske Maritimes informationer, muligt at modtage innovationsstøtte til skibsbygning i fem EU-lande. Danmark er ikke heriblandt.

Danske Maritime finder generelt ikke, at innovationsstøtten er hensigtsmæssig i sin nuværende udformning, da den bl.a. skaber konkurrenceforvriddning i Europa. Hvis det ikke er muligt at afskaffe ordningen, mener Foreningen, at der bør stilles krav om tilbagebetaling, såfremt innovationen fører til indtjening.

Forskning og udvikling er en meget vigtigt konkurrenceparameter for dansk og europæisk skibsbygning. Danske Maritime støtter, at der ydes en bred støtte til store forskningsprogrammer såsom det 7. rammeprogram for forskning og udvikling.

Reglerne for **lukningsstøtte** for skibsværfter er mere restriktive end de generelle regler for konkursramte virksomheder. Disse regler bør fortsætte, da de medvirker til at sikre, at værfter, som

lukkes med lukningsstøtte, ikke genåbner inden for de efterfølgende ti år.

OECD-aftalen om **eksportkredit** fra 1998 fastsætter reglerne for, hvorledes regeringerne i de enkelte lande må medvirke til at finansiere skibsnbygninger. Disse regler gælder for alle større skibsbygningsnationer. I EU's rammebestemmelser giver man medlemslandene ret til at bruge OECD-finansiering både til rederier i EU og til rederier i tredjelande.

Udviklingsstøtte til europæisk skibsbygning ydes i henhold til OECD's regler for udviklingsstøtte fra 1998. Man har i forhold til tidligere, hvor udviklingsstøttereglerne var meget generelle, strammet reglerne for at sikre sig mod misbrug. Stramningen har betydet, at udviklingsprojekter skal udbydes i en begrænset licitation.

Reglerne for regional udviklingsstøtte til skibsbygningsindustrien i Europa er strammere end de generelle regler, hvilket Foreningen finder positivt. Overordnet ønsker Foreningen dog, at muligheden for at yde udviklingsstøtte ændres, således at der alene kan ydes støtte til udvikling af infrastrukturen i regionale områder. Støtte til virksomheder bør derimod ikke være tilladt. I forventning om, at en sådan ændring ikke er mulig, vil en fastholdelse af de gældende mere begrænsede regler være at foretrække frem for de generelle regler.

Skibsbygning og OECD

I OECD har man i mange år arbejdet på at opnå en OECD-aftale om afvikling af statsstøtte. I løbet af 2007/2008 har



OECD-sekretariatet sonderet holdningerne i EU, Japan, Korea og Kina med henblik på at få igangsat nye forhandlinger. Det er foreløbig meget tvivlsomt, om det vil være muligt. Foreningen mener, at det fortsat har lange udsigter, førend en international aftale om afvikling af statsstøtte kan indgås. Det er yderst beklageligt, da der desværre fortsat er mange lande i verden, som yder økonomisk støtte til deres skibsbygningsindustri og derved skaber ulige konkurrencevilkår. Alle de større skibsbygningslande har hver deres specifikke ønsker, som er meget svært forenelige i dag.

I 2007/2008 har man i OECD forhandlet en ny eksportkreditfinansieringsaftale, men visse emner i aftalen er fortsat åbne, herunder projektfinsiering og præmiefastsættelse på garantier. Foreningen modsætter sig, at man tillader projektfinsiering af skibe, da det vil skabe muligheder for omgåelse af de ellers aftalte vilkår for skibsfinansiering. En aftale om fastsættelse af præmier på garantier, som er så markedskonforme som muligt, vil til gengæld være gavnlig. Disse forhandlinger er fortsat i gang.

Immaterielle rettigheder

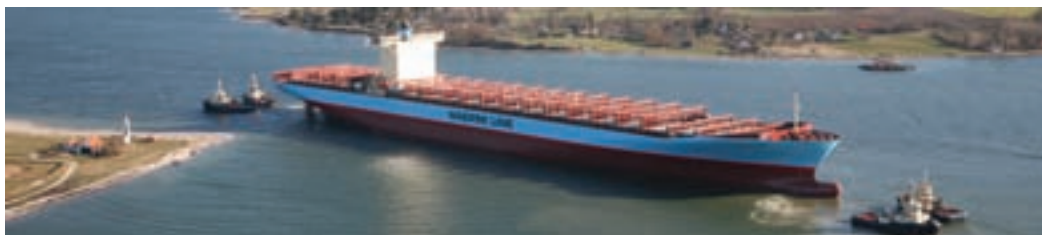
De fleste nye idéer inden for skibsbygning, for skibe såvel som for udstyr, er opstået i Europa. Eftersom en væsentlig procentdel af alle nye skibe produceres i Fjernøsten, anvendes disse idéer imidlertid også der. Dette er medvirkende til, at det kan være vanskeligt at beskytte ophavsretten til idéerne. De såkaldte immaterielle rettigheder kan principielt beskyttes med

patenter og varemærker, men i de maritime brancher er der mange idéer, der ikke umiddelbart lader sig placere i de juridiske kategorier, som gør en formel beskyttelse mulig. Hertil kommer, at beskyttelsen traditionelt er geografisk orienteret. Der findes derfor ikke et velfungerende system, der f.eks. kan sikre, at en serie af mindre ændringer, der tilsammen giver et produkt væsentligt bedre egenskaber, kan beskyttes mod kopiering.

Spørgsmålet om beskyttelse af idéer i bred forstand har derfor i nogen tid været under behandling i både EMEC og CESA. På CESA's initiativ har EU-Kommission gennemført en undersøgelse af de problemer, der er forbundet med en beskyttelse af immaterielle rettigheder for de europæiske maritime industrier. En rapport fra december 2007 indeholder en række anbefalinger om mulige forbedringer.

Problemerne er formentlig ikke ensartede gennem hele erhvervet. I det omfang kopiering sker ved licenstagere eller andre med legitim adgang til produktionsviden, er den beskyttelse, der kan benyttes, en anden, end hvor en tredjepart kopierer et design – eventuelt på basis af en analyse af produktet. Der synes at være et øget fokus også i Kina på området, og der er i nogle kredse en tiltro til, at kinesisk lovgivning kan bringes i overensstemmelse med internationale regler. Det er dog allerede i dag således, at man ved bygningen af et nyt skib med piratkomponenter vil skulle tage højde for, at skibet under sin senere drift kan opleve forsinkelser, hvis det får behov for reparationer





i europæiske havne, hvor leverancer af piratkomponenter kan blokeres.

EU's 7. rammeprogram for forskning

EU's 7. rammeprogram for forskning blev vedtaget i december 2006 og omfatter i alt fem udbud, hvor det er muligt at søge om støtte til forskningsprojekter. Fristen for indlevering af projekter er sat til at udløbe i henholdsvis 2007, 2008, 2010, 2011, og 2012. Det første udbud blev således afsluttet i 2007. Det andet udbud blev offentliggjort den 29. november 2007, og fristen for indlevering af projektforslag udløb den 7. maj 2008.

De to samarbejdende forskningsorganer, COREDES og EMECrid, har forberedt input til såvel første som andet udbud og vil fortsætte dette arbejde under de fremtidige udbud.

Forskningsseminar

Den 8. februar 2008 afholdt Danske Maritime i fællesskab med Danmarks Rederiforening et formiddagsseminar om forskning. Sigtet var at informere medlemmerne om mulighederne inden for danske og europæiske forsknings- og udviklingsprogrammer. EU's 7. rammeprogram og Waterborne Technology Platform samt mulighederne inden for dansk maritim forskning, udvikling og innovation blev præsenteret.

REACH

EU's nye kemikalielovgivning, REACH (Registration, Evaluation and Authoriza-

tion of CHemicals) trådte i kraft 1. juni 2007. Den såkaldte præregistrering af alle stoffer begynder 1. juni 2008 og skal være afsluttet 1. december samme år. Den egentlige registrering følger derefter først for særligt farlige eller store mængder, dernæst for mængder ned til 1 ton årligt.

Foreningen følger gennemførelsen af REACH og kan konstatere, at flere af medlemsvirksomhederne måske kan blive berørt ved at få ansvar for registrering af materialer, der efter forordningen anses for kemiske stoffer, selvom dette ikke stemmer overens med normalt sprogbrug. Således kan f.eks. stål eller hydrauliske væsker måske blive anset for at være kemikalier.

Foreningen har haft forbindelse med EU-Kommissionen, Dansk Industri, Miljøstyrelsen og ORGALIME, der alle gennem længere tid har været i tvivl om behandlingen af f.eks. stål. Fortolkningen af REACH sker bl.a. ved, at projekter finansieret af Kommissionen gennemgår et problemområde, hvorefter en vejledning godkendes af medlemsstaterne, uden at dette dog tilsyneladende juridisk binder myndighederne til at følge de fortolkninger, der nås frem til. Kommissionen har iværksat en række forskellige fortolkningsprojekter, hvoraf et har beskrevet situationen for aluminium efter principper, der forekommer fornuftige. Rapporten indeholder imidlertid et specifikt forbehold for, om stål skal behandles på samme måde som aluminium. Foreningen har forsøgt at opnå en sikker retsstilling inden påbegyndelse af fristen for præregistrering, men det var ved udarbejdelsen af denne beretning endnu ikke lykkedes. For andre materialer end stål er det sandsynligt, at direkte import af mængder, der

overstiger 1 ton pr. år af hvert delstof, vil kræve præregistrering i løbet af 2008. Dette kan f.eks. gælde maling, rensestoffer, fugemasse og svejsetråd, hvor de kemiske egenskaber er væsentlige og/eller skifter under produktionen. For stål anser Foreningen det for uvirkeligt, at man vil kræve præregistrering. Men betydningen af ikke at præregistrere, hvis det kræves, vil være, at virksomheder begrænses til at importere via en leverandør etableret i EU, eventuelt et selskab oprettet af den udenlandske producent til formålet.

IPPC-direktivet

EU-Kommissionen har i 2007 arbejdet på en revision af direktivet om Rådets Direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening, IPPC-direktivet. Kommissionen har foreslået, at direktivet sammen skrives med andre miljødirektiver, nemlig direktivet om opløsningsmidler, VOC-direktivet, og et par andre direktiver om bl.a. forbrændingsanlæg. Kommissionens første oplæg er udarbejdet efter



samråd med forskellige grupper, herunder visse fra erhvervslivet. Der synes dog ikke at være taget særligt hensyn til virksomhedernes input. Foreningen har uden om de officielle kanaler søgt at undgå et forslag, der tidligt var fremme om at udvide området for direktivet til at omfatte 'alle skibsværfter' uanset størrelse. Dette synes at være lykkedes.

Anvendelsesområdet for de sammen skrevne direktiver ændres ikke væsentligt. Der synes imidlertid at være tale om en betydelig stramning af indholdet, idet BAT (Best Available Technologies), der i dag kun er et grundlag for vurdering af de udledninger, der fastsættes i en miljøgodkendelse, ifølge forslaget fremover skal være bindende mindstekrav, som medlemsstaterne kun kan fravige efter konkrete, offentliggjorte grunde. Disse nye BAT vedtages af Kommissionen – dog med mulighed for indgriben fra Europa Parlamentet og medlemsstaterne i Rådet. Kommissionen foreslår desuden, at virksomhedernes miljøgodkendelser skal revurderes, hver gang en ny BAT vedtages, hvilket angiveligt gennemsnitligt skal ske med ca. otte års mellemrum. Effekten af en sådan revurdering ser dog ud til at blive, at virksomheder i fremtiden ingen sikkerhed har for, at der ikke når som helst kan stilles nye krav til godkendte produktionsenheder. Dette bør rettes inden vedtagelsen.

AFS-konventionen

I september 2007 trådte konventionen om bundmaling i kraft. Konventionen, der officielt hedder "the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships" – eller AFS-konventionen, blev undertegnet i London den 18. oktober 2001, og den forbyder, at et af de giftigste stoffer – TBT (tributyltin) – anvendes som biocid på skibes bundmaling. Det var oprindeligt hensigten, at den skulle virke fra 2003, hvorefter skibe ikke længere måtte påføre ny TBT-holdig ma-



ling på skibsskrogene med en endelig ud-fasning i 2007, hvor al gammel TBT-holdig maling skulle fjernes. EU vedtog en intern regulering, der i alt væsentlighed overtog bestemmelserne fra AFS-konventionen, men desværre betød dette, at en række EU-lande ikke ratificerede selve konventionen i tide. Konventionen trådte derfor først i kraft, da Panama tiltrådte den.



Der er stadig 14 EU-lande, der ikke har ratificeret konventionen, selvom de er forpligtet af EU-reglerne til at anvende den, og selvom IMO's regler også anvendes på deres skibe, nu da konventionen er trådt i kraft. Det drejer sig blandt andet om Storbritannien, Finland, Tyskland og Holland, der alle normalt ville sætte en maritim miljøkonvention højt på prioritetslisten for ratifikation.

Foreningen glæder sig over, at konventionen nu endelig er på plads, men håber, at EU ikke ved fremtidige konventioner vil optræde på en måde, der reelt modvirker en global ikrafttræden. Efter Foreningens opfattelse burde EU i en situation, hvor der foreligger en EU-retsakt, kunne ratificere på samtlige EU-landes vegne. Var dette sket, kunne konventionen have virket fra 1. januar 2003.



MEDLEMMERNES AKTIVITET

Værfter

Nybygning

I gennem en årrække har den globale efterspørgsel på nye skibe været særdeles høj. Dette var ikke mindst tilfældet i 2007, hvor tilgangen af nye ordrer endnu en gang var rekordhøj. Dette har man også kunnet mærke i Danmark, hvor skibsbygningssektoren har oplevet travlhed i perioden. Og det er naturligvis ikke kun værfterne, der nyder godt af det gunstige marked for nye skibe. Når et nyt skib bygges, involverer det en lang række underleverandører. Faktisk kan gennemsnitligt to tredjedele af omsætningen ved bygningen af et nyt skib henføres til leverandører til værfterne, så omfanget af nybygningsaktivitet er en indikator for udviklingen på markedet for udstyr og andre leverancer til skibsbygning.

Den internationale konkurrence inden for skibsbygning indebærer, at værfter i alle lande indkøber udstyr og materialer globalt. Danske maritime leverandører

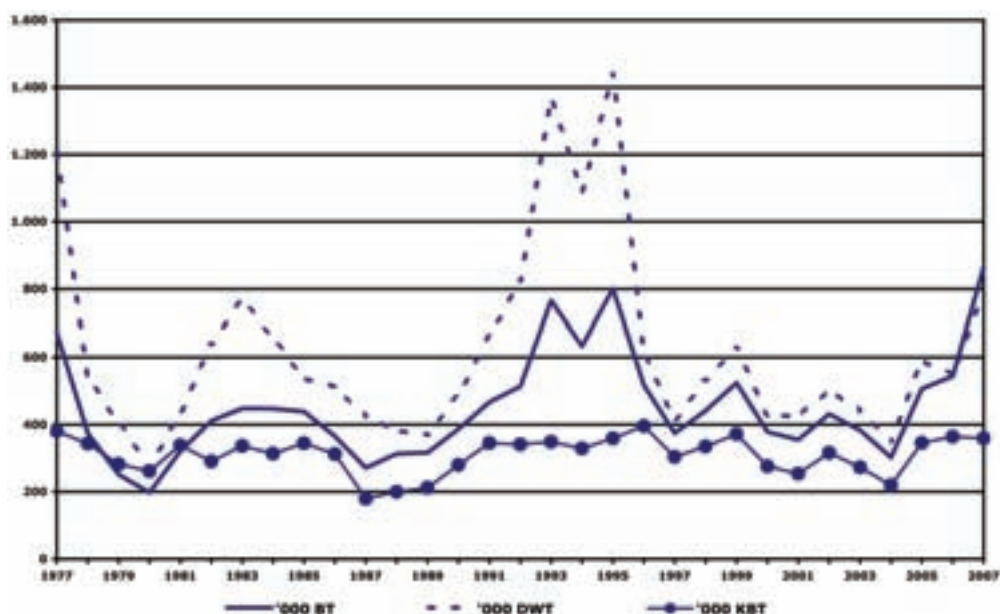
står stærkt på det globale marked i kraft af deres høje kvalitet og teknologiske niveau, og flere danske maritime virksomheder er verdensledende på deres felt. Værfter i Danmark benytter sig på samme måde af underleverandører, også i udlandet, og en stor og konkurrencedygtig marineudstyrsindustri udgør en vigtig del af den maritime industri.

Nybygningsproduktionen ved Foreningens medlemsværfter er illustreret i figur 2, mens den globale nybygningsaktivitet omhandles i afsnittet Internationale markedsforhold.

I 2007 afleverede Foreningens medlemsværfter 10 skibe på i alt 359.000 kbt eller 864.000 bt. I 2006 afleverede værfterne 9 skibe på sammenlagt 364.000 kbt eller 550.000 bt. Den afleverede tonnage er nærmere specificeret i bilag 2 og 3.

Værdien af den afleverede tonnage androg 3,7 mia. kr. i 2007, mens den i 2006 androg 2,9 mia. kr.

Figur 2 – Skibsproduktion ved Foreningens medlemsværfter 1977-2007



Kilde: Danske Maritime



Skibsreparation

Også på reparationssiden har aktivitetsniveauet været højt i beretningsperioden – ikke mindst på grund af det gunstige fragtmarked, hvor særligt kort leverings-tid, kvalitet af arbejdet og leveringssikkerhed spiller en stor rolle. Belægningen ved Foreningens medlemsværfter har derfor været god i perioden, hvor dokkerne såvel som ordrebøgerne for de fleste værfters vedkommende har været fyldte.

Ordretilgang og -beholdning

Tilgangen af nye ordrer i 2007 androg 12 skibe på sammenlagt 725.000 bt eller 1.148.000 dwt. I 2006 androg tilgangen af nye ordrer 25 skibe på tilsammen 1.286.000 bt eller 1.320.000 dwt. Opgjort i kompenserede bruttoton var ordretilgangen i 2007 på 310.000 kbt mod 875.000 kbt i 2006. Ordretilgang og -beholdning for perioden 1995-2007 er angivet i tabel 1.

Ordrebeholdningen ved udgangen af 2007 var på 25 handelsskibe, hvortil kom seks orlogsfartøjer og tre patruljeskibe til forsvaret. Den samlede ordrebeholdning ved Danske Maritimes medlemsværfter ved udgangen af 2007 omfattede således 34 skibe på sammenlagt 1.497.000 bt eller

1.998.000 dwt mod i alt 34 skibe på sammenlagt 1.637.000 bt eller 1.636.000 dwt i 2006. Det skal bemærkes, at dwt, dødvægtstonnage, ikke er et mål, der eksisterer for alle skibstyper, herunder specialskibe og militærfartøjer. Den samlede værdi af ordrebeholdningen på nye skibe var ved udgangen af 2007 14 mia. kr. mod 11,7 mia. kr. i 2006. Dermed steg værdien af værfternes samlede ordrebeholdning næsten 20 % i 2007. Ordrebeholdningen ultimo 2007, specificeret på skibstyper, findes i bilag 1.

Maritimt udstyr

Som nævnt er det ikke kun værfter, der nyder godt af det gunstige nybygningsmarked. Den rekordhøje efterspørgsel på nye skibe gav også i 2007 producenter af maritimt udstyr og komponenter gode vilkår. Danske maritime udstyrproducenter opererer i en international industri, hvor konkurrencen er hård. Virksomhederne er generelt meget konkurrencedygtige og innovative, og den danske maritime industri står stærkt internationalt. Flere af Foreningens medlemmer er globalt førende på deres specifikke felt, og Danske Maritimes medlemmer står for betydelige leverancer til skibe, der bygges i Asien såvel som i Europa.

Tabel 1 – Ordretilgang og -beholdning ved Foreningens medlemsværfter 1995-2007

Årstal	Ordretilgang				Ordrebeholdning ultimo perioden			
	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt	Antal skibe	1.000 bt	1.000 dwt	1.000 kbt
1995	15	221	216	237	42	1.037	1.150	974
1996	18	63	45	114	40	861	952	693
1997	9	326	395	238	28	866	1.043	644
1998	15	318	394	236	27	749	913	548
1999	10	376	424	268	21	759	869	540
2000	31	610	686	518	40	992	955	781
2001	3	3	5	10	27	476	535	424
2002	16	24	11	60	24	47	29	116
2003	7	205	253	140	21	414	480	313
2004	8	211	257	158	14	120	134	120
2005	14	1.280	1.322	843	18	895	866	618
2006	25	1.286	1.320	875	34	1.637	1.636	1.123
2007	12	725	1.148	310	34	1.497	1.998	701

Kilde: Danske Maritime

Aftersales service

Danske Maritime har sammen med en række medlemsvirksomheder og Danmarks Tekniske Universitet udviklet et innovationsprojekt om aftersales service.

Projektet er oprettet som et innovationskonsortium med navnet PROTEUS og er et treårigt aftersales service-projekt. PROTEUS har til formål at styrke den danske maritime branche ved at skabe netværksbaserede, integrerede forretningsstrategier og produkt-/serviceydelser på globale markeder. Målet er at implementere den viden, der er udviklet på DTU og CBS vedrørende metoder til integreret produkt-/serviceudvikling, i den maritime branche. Projektets aktiviteter vil bestå i konkretisering og anvendelse af nye metoder til skabelse af stærke forretningsmæssige koncepter og organisatoriske forudsætninger for en serviceorientering af traditionelt produktorienterede virksomheder.

De enkelte virksomheder

ACTA A/S havde et højt aktivitetsniveau i beretningsperioden. Virksomheden gik i gang med et gennemgribende re-design af alle produkter, efter en nydesignet kran med en væsentlig lavere stål vægt viste sig at være en markeds mæssig succes. ACTA A/S begyndte i perioden desuden at gå mere ind på markederne for FPSO'er og havvindmøller.

I efteråret 2007 blev værftet Aros Maritime A/S etableret. Værftet kom godt fra start og havde i resten af beretningsperioden høj aktivitet inden for såvel nybygninger som reparationer.

Bladt Industries A/S opnåede i 2007 et rekordregnskab. Virksomheden er generelt præget af en meget gunstig udvikling, som ikke mindst skyldes virksomhedens evne til at tilpasse sig markedskravene. Mange processer i produktionen er blevet optimeret, så man mere effektivt kan køre ordrer igennem virksomheden. I beretningsperioden undergik virksomhedens ejerskab en ændring, hvor ledelsen købte en væsentlig andel, 30 %, mens LD og Industriudvikling hver overtog 35 % af aktierne.

Emerson Process Management Marine Solutions - Damcos A/S opnåede stigende markedsandele af det voksende marked i Kina og Korea i beretningsperioden, og virksomhedens ordrebog rækker flere år frem i tiden. Virksomheden har tidligere etableret produktion i udlandet, og dette har ikke indebåret lavere beskæftigelse i Danmark, hvor al systemudvikling stadig finder sted. Produktionen af mere specielle produkter er fortsat placeret i Danmark.

Hempel A/S formåede gennem fortsat vækst at styrke sin position i 2007. For andet år i træk steg omsætningen i Hempel Gruppen. Også volumen steg i perioden. De gode resultater i 2007 blev opnået til trods for et fortsat højt udsving i råva-





repriserne og effekten af den svækkede amerikanske dollar.

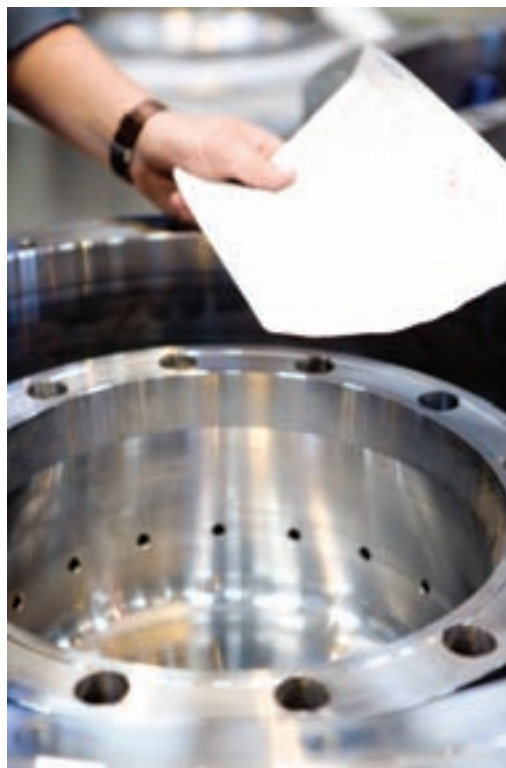
I foråret 2008 besluttede Hempel A/S at afvikle produktionen af maling i Danmark. Dette betyder, at der vil blive produceret maling på den danske fabrik i yderligere to år, hvorefter produktionen vil overgå til Polen. Udviklingsafdeling og koncernhovedkvarter samt Hempels danske salgsafdeling berøres ikke og vil forsat ligge i Kgs. Lyngby. Endvidere vil der forsat være et lager i Danmark til at servicere virksomhedens danske og svenske kunder.

Karstensens Skibsværft A/S oplevede i beretningsperioden det bedste reparationsmarked i mange år. Værftet udbyggede med en ny tørdok, der er 135 m. lang og 25 m. bred. Værftet råder udover den nye tørdok over fem beddingsanlæg samt en stor lukket malerhal, hvor skibe med en længde op til 45 m. kan sandblæses og males under de mest miljørigtige forhold.

Karstensens Skibsværft A/S driver desuden reparationsværftet NUUK Værft på Grønland, og også her var aktiviteten høj i beretningsperioden.

MAN Diesel A/S øgede sin aktivitet i perioden og opnåede en betydelig ordrebeholdning med leveringer, der strækker sig ind i 2010. Virksomheden udviklede verdens hidtil største totakts-dieselmotor med ikke mindre end 115.000 hestekræfter, og MAN Diesel A/S forventer en meget høj produktion i de kommende tre år.

Maersk Container Industry AS har haft endnu et travlt år, hvor virksomheden bl.a. har implementeret et nyt reeferdesign, Mark Q. Virksomheden har i beretningsperioden indkørt produktionsfaciliteterne og organisationen i Dongguan (MCID), hvor der produceres kølecontainere. Endvidere har MCI-gruppen bygget en Star Cool fabrik i Qingdao (MCIQ), hvor der produceres tørlastcontainere. MCIQ blev indviet i marts 2008, og MCI-gruppen



arbejder fortsat med udbygning af deres world wide service set-up.

Novenco A/S udskilte Novenco Fire Fighting A/S fra moderkoncernen pr. 1. januar 2008, og det nye datterselskab kom godt fra start både med hensyn til ordreindgang og omsætning. Ordreindgangen i Marine- og Landforretningerne var rekordstor og skete i beretningsperioden i et tempo, hvor det i perioder kunne være vanskeligt at følge med i produktionen. Men produktionskapaciteten blev forøget i Næstved og forøges yderligere ved etablering af en produktionsenhed ved Shanghai.

Dania Capital, som er de nye ejere af virksomheden, iværksatte betydelige investeringer, som blev påbegyndt i 2007 og fortsættes i 2008 og 2009.

Odense Staalskibsværft A/S afleverede i begyndelsen af 2008 det sidste containerskib i serien af verdens største containerskibe. Værftet øgede sin produktivitet i beretningsperioden og opnåede ordrer på et antal bulk carriers og roro-fragtskibe. Herudover har Odense Staalskibsværft A/S



en række containerskibe til A.P. Møller – Mærsk A/S og tre patruljeskibe til Søværnets Materielkommando i ordrebogen. Værftet har i beretningsperioden afhændet nogle af sine datterselskaber, der bedre kunne udnyttes af andre samarbejdspartnere.

Orskov Yard A/S kunne i beretningsperioden nyde godt af det høje aktivitetsniveau inden for den maritime sektor og offshore-sektoren. Det betød, at værftet havde særdeles travlt med reparationer og ombygninger i perioden, og på dokkerne var der fuld belægning i hele 2007. Orskov Yard A/S formåede i 2007 at øge sit overskud til det firedobbelte i forhold til året før. Det er ikke mindst satsningen på reparationer og ombygninger frem for nybygninger, der har været medvirkende til værftets positive resultat.

Petersen & Sørensen Motorværksted A/S havde en høj aktivitet i beretningsperioden – både inden for nybygning og reparation. Det høje aktivitetsniveau betød, at virksomheden oplevede vanskeligheder med at skaffe den fornødne kvalificerede arbejdskraft.

Petersen og Sørensen Motorværksted A/S udfører reparationer over hele verden, og med løbende serviceaftaler med rederier og færgeoperatører har virksomheden opnået stor fleksibilitet og erfaring med at løse akutte problemer.

Pres-Vac Engineering A/S havde et tilfredsstillende aktivitetsniveau i beretningsperioden. Virksomheden oplevede dog stadig problemer med ulige

konkurrencevilkår inden for sikkerhedsventiler.

Royal Denship A/S, der bygger luksus-yachts, havde travlt i beretningsperioden. Markedet for superyachts var særdeles godt i perioden, og der var særligt høj aktivitet på det amerikanske marked. Værftet kunne i perioden reelt sælge alt, hvad det kunne producere, mens den væsentligste flaskehals for værftet var motorer.

Royal Denship A/S trak i beretningsperioden en del af den produktion, der tidligere blev fremstillet hos underleverandører, til værftets egen adresse i Århus.

I foråret 2008 blev Selco A/S optaget i Danske Maritime. Selco A/S fremstiller elektronisk kontrol- og alarmudstyr til eksempelvis maritime generatorsystemer, ligesom virksomheden også leverer til vindmøllesektoren. Selco A/S udspringer af LK-NES og blev etableret som en selvstændig virksomhed for 24 år siden. Produktionen er udliciteret, mens Selco A/S koncentrerer sig om udvikling, kvalitetskontrol og salg. Virksomheden har datterselskaber i Kina, Dubai, Brasilien og Rusland.

Søby Værft AS opnåede fremgang i beretningsperioden. Værftet, der generelt havde et højt aktivitetsniveau og fyldte ordrebøger i perioden, blev i september 2007 udnævnt til gazellevirksomhed af Dagbladet Børsen. Værftet blev dermed identificeret som en del af Danmarks vækstelite. En gazellevirksomhed defineres som en virksomhed, der i løbet af de seneste fire regnskabsår har haft kontinuerlig vækst i omsætning eller bruttoresultat, og som samlet set har mere end fordoblet omsætningen eller bruttoresultatet i perioden.

VIKING Life-Saving Equipment A/S havde stigende produktion i beretningsperioden som følge af øgede markedsandele, og virksomheden opnåede et rekordresultat i 2007 med en vækst i omsætningen på 7 % og et driftsoverskud på 78,6 mio.



kr. VIKING Life-Saving Equipment A/S åbnede i beretningsperioden nye kontorer i Island, Norge, Spanien, Tyskland og Kina. Samtidig havde virksomheden travlt med produkt- og teknologiudvikling.

YIT A/S, der i 2007 kunne fejre sit 100 års jubilæum, havde i beretningsperioden et højt aktivitetsniveau inden for marine service, installation samt levering af komplette el-systemer til værfter i Danmark. Virksomheden oplevede flere forespørgsler på levering af komplette el-systemer leveret som pakker - også til skibe, som danske redere skulle bygge i udlandet. YIT A/S måtte i beretningsperioden desværre konstatere, at virksomhedens vækst blev begrænset af mangel på arbejdskraft.

Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S blev optaget i Foreningen i foråret 2008. Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S, som opererer som konsulenter inden for især støj, vibration og maskindynamik, blev købt af Lloyd's Register for tre år siden. De øvrige tekniske konsulenttydelser i Lloyd's Register er ved at blive slået sammen med ØDS til ét forretningsområde. Firmaet havde god aktivitet globalt i beretningsperioden, herunder er virksomheden startet op i Kina og har endvidere købt en forretning i Canada med 50 ansatte.

Pr. 1. januar 2008 var det samlede antal medarbejdere ved Foreningens medlemsvirksomheder 8.250 personer.

Udover den direkte beskæftigelse arbejder der et betydeligt antal medarbejdere på værfterne, som er ansat hos leverandører til værfterne. Det drejer sig eksempelvis om personer, der udfører elinstallationsarbejde, isoleringsarbejde, malerarbejde m.v. Det samlede antal medarbejdere ved maritim produktion er således væsentligt større, end opgørelserne over ansatte ved Foreningens medlemmer viser.

Beskæftigelse

Foreningens medlemsvirksomheder omfatter såvel skibsværfter som maritime udstyrsproducenter, rådgivere og andre virksomheder, der servicerer den maritime sektor.



UDDANNELSE OG REKRUTTERING

Mangel på arbejdskraft

Det går godt for den danske maritime industri. Markedet for nye skibe har igen en årrække været særdeles gunstigt globalt set, og Det Blå Danmark har som følge heraf oplevet voldsom travlhed. Det er naturligvis positivt, men samtidig medfører den store efterspørgsel på skibe og udstyr en mærkbar mangel på kvalificeret arbejdskraft. I en tid, hvor arbejdsløsheden er rekordlav og uddannelses- og jobtilbuddene mange, er der rift om de kvikke hoveder og dygtige hænder.

World Careers

Det Blå Danmark har en del at tilbyde unge mennesker, der ønsker sig en spændende karriere inden for et fremtidssikret erhverv, og det arbejder hele Det Blå Danmark, herunder naturligvis Danske Maritime, sammen om at kommunikere ud via rekrutteringskampagnen *World Careers*.

Rekrutteringskampagnen *World Careers* blev igangsat i september 2006, og siden er der iværksat en lang række initiativer målrettet folkeskoler, ungdomsuddannelser samt unge på udvalgte videregående uddannelser. Kampagnen har en hjemmeside, www.worldcareers.dk, som informerer om de mange uddannelses- og karrieremuligheder inden for Det Blå Danmark. Hjemmesiden blev i foråret 2008

udvidet til også at omfatte en jobportal. Portalen er en gratis service, der tilbydes virksomheder inden for Det Blå Danmark.

World Careers har i beretningsperioden endvidere deltaget i en række uddannelses- og jobmesser, ligesom kampagnen har bestået af en række radio- og tv-reklamer.

Spil dine kort rigtigt

Danske Maritime har i beretningsperioden været involveret i en større rekrutteringskampagne iværksat af DI, der skal profilere industriens uddannelser blandt de unge. Kampagnen kaldes *Spil Dine Kort Rigtigt*. I denne forbindelse er der fremstillet en række "karrierekort", der hver for sig beskriver nogle karrieremuligheder inden for den danske industri. Kampagnen foregår endvidere på internettet, hvor der er blevet lanceret en hjemmeside, www.spil-dine-kort-rigtigt.dk, hvor de mange karriere- og jobmuligheder inden for industrien præsenteres. Kampagnen retter sig primært mod 8.-9. klasseelever.

Jobmesse på DTU

Den 12.-13. marts 2008 deltog Danske Maritime i DSE-messen på DTU (Danmarks Tekniske Universitet) på en fælles stand arrangeret af DCMT (Dansk Center for Maritim Teknologi) sammen med





værfterne. Den europæiske skibsværftsuge blev indledt med en konference i Bruxelles den 2. april 2008, hvor bl.a. kommissær Günter Verheugen deltog.

Maritim Uge blev første gang afholdt i 2006 og er tænkt som en tilbagevendende begivenhed, der foregår hvert andet år.

en række andre maritime virksomheder, heriblandt Odense Staalskibsværft A/S og Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S. 136 virksomheder deltog i messen, som var særdeles velbesøgt.

Maritim Uge 2008

Den 7.-13. april var der Maritim Uge i Danmark. Maritim Uge 2008 blev arrangeret i fællesskab af Danske Maritime, Danmarks Rederiforening og CO-industri. Sigtet med ugen var at gøre opmærksom på Det Blå Danmark som en attraktiv sektor, som byder på mange spændende karrieremuligheder. Maritim Uge 2008 bød på et væld af spændende aktiviteter i form af konferencer, seminarer, åbent hus eller åbent skib-arrangementer m.m., og flere af Foreningens medlemmer deltog i begivenheden. Et centralt arrangement i Maritim Uge var konferencen *Det Blå Danmark i Global Konkurrence* den 9. april på Christiansborg. Her medvirkede bl.a. økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen.

Maritim Uge udspringer af arbejdet i 'EU sectoral social dialogue committee on shipbuilding', som arbejdsgiverrepræsentanter (CESA, Community of European Shipyards' Associations), lønmodtagerrepræsentanter (EMF, European Metalworkers Federation) og EU-Kommissionen deltager i. Maritim Uge 2008 var et led i den europæiske skibsværftsuge, som blev afviklet i samme periode i de fleste af EU's skibsbygningslande. Ligesom Danmark valgte flere andre lande i Europa at udvide begivenheden til at omfatte hele den maritime sektor i stedet for blot skibs-

INTERNATIONALE MARKEDSFORHOLD

Produktion og ordretilgang

De seneste år har udviklingen på skibsbygningsmarkedet været særdeles positiv. Den globale ordretilgang har været på et niveau, som ligger langt over, hvad flere anerkendte prognoser har forudsagt. Figur 3 nedenfor viser et ekstremt højt kontraheringsniveau.

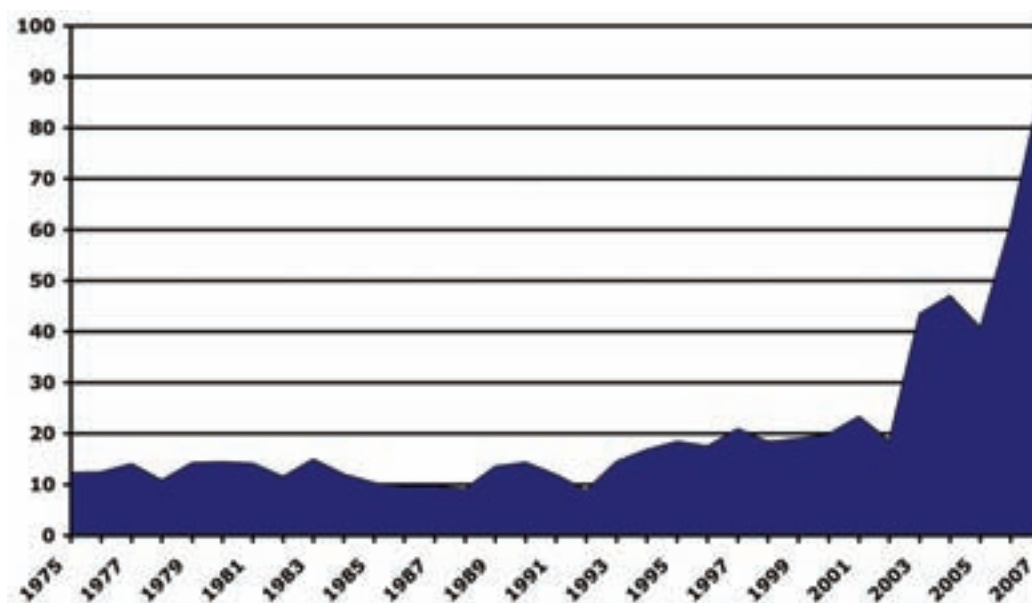
Den høje ordretilgang har fordelt sig i hele verden, og de fleste lande har haft gavn af det høje aktivitetsniveau. Ordretilgangen fordelt på skibsbygningsregioner fremgår af tabel 2 på næste side.

Som tabellen viser, opnåede Sydkorea 37,5 % af alle ordrer kontraheret i 2007 opgjort i kbt (kompenseret bruttotonnage), mens Kina opnåede 35,8 % af den samlede ordretilgang. På tredjepladsen lå Japan med kun 11,4 % af ordretilgangen. Japans ordretilgang var i 2007 på 10 mio. kbt, hvilket var lidt lavere end i 2006, men dog højere end i 2005. Japan har imidlertid mistet sin plads både som den største og næststørste skibsbyg-

ningsnation; en placering de ellers har haft i mange år. Den japanske produktionskapacitet er fortsat større end Kinas, men med de ekspansioner, man er i gang med at udføre i Kina, må man forvente, at Kina allerede i 2008 vil blive en større skibsbygningsnation end Japan – også hvad angår produktionen. Det er ikke blot i Kina, at produktionskapaciteten udvides for tiden. Dette gør sig eksempelvis også gældende i Sydkorea, Vietnam og Indien, som forventes at ekspandere betragteligt i fremtiden.

De europæiske værfters markedsandele er reduceret betragteligt. Produktionen er dog på det højeste niveau i mange år. Generelt har skibsbygningsmarkedet i dag det problem, at ressourcerne er knappe, hvad angår levering af eksempelvis hovedmotorer og andet udstyr eller komponenter. Derudover er der stigende problemer med stålpriserne. Visse typer stål er en mangelvare i Europa, og samtidig er priserne på stål fra europæiske stålproducenter ekstraordinært høje.

Figur 3 – Ordretilgang i verden 1975-2007 (opgjort i kbt)



Kilde: Lloyd's Register of Shipping



Tabel 3 giver et overblik over fordelingen af skibsbygningsproduktionen og dens udvikling over de sidste fem år.

hvilket var en historisk rekord. Tabel 4 illustrerer ordrebeholdningen fordelt på regioner fra 2003-2007 opgjort i kbt.

Den samlede globale ordrebeholdning var ved udgangen af 2007 godt 183 mio. kbt,

Skibsbygningsaktiviteten globalt viser, at kontraheringsaktiviteten i dag er så

Tabel 2 – Markedsandele for ordretilgang fordelt på regioner (opgjort i kbt)

	2003	2004	2005	2006	2007
EU-27	8,1	11,4	15,8	8,0	5,8
Øvrige Europa	3,1	6,1	6,2	4,4	2,6
Kina	14,1	14,4	16,2	26,0	35,8
Syd Korea	43,3	33,4	33,3	36,2	37,5
Japan	28,4	30,4	23,2	19,5	11,4
Andre	3,1	4,4	5,2	6,0	6,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

Tabel 3 – Afleveret tonnage fordelt på regioner (opgjort i kbt)

	2003	2004	2005	2006	2007
EU-27	16,5	13,5	10,7	11,7	12,9
Øvrige Europa	5,3	5,5	4,7	5,2	4,1
Kina	11,4	11,5	14,8	15,3	19,2
Syd Korea	31,4	32,8	34,5	34,7	32,1
Japan	30,2	31,4	28,9	27,5	25,5
Andre	5,2	5,3	6,4	5,5	6,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

Tabel 4 – Ordrebeholdning fordelt på regioner (opgjort i kbt)

	2003	2004	2005	2006	2007
EU-27	11,3	10,4	12,2	10,6	8,5
Øvrige Europa	5,1	5,3	5,7	5,4	3,1
Kina	13,5	14,5	15,5	20,8	29,0
Syd Korea	37,7	36,6	35,1	34,9	35,3
Japan	27,3	27,7	26,1	22,3	17,1
Andre	5,1	5,4	5,4	6,1	7,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Lloyd's Register of Shipping

høj, at ordrebeholdningen med det nuværende produktionsniveau strækker sig fem år frem i tiden. Dette medvirker til, at branchen som helhed har gode muligheder for at planlægge en god og stabil produktion. Dette bliver dog i en vis udstrækning for værfterne udfordret af den kapacitetsudbygning, som pt. foregår.

Figur 4 viser balancen mellem produktion, ordretilgang og ordrebeholdning fra 1996-2007.

Prisudvikling

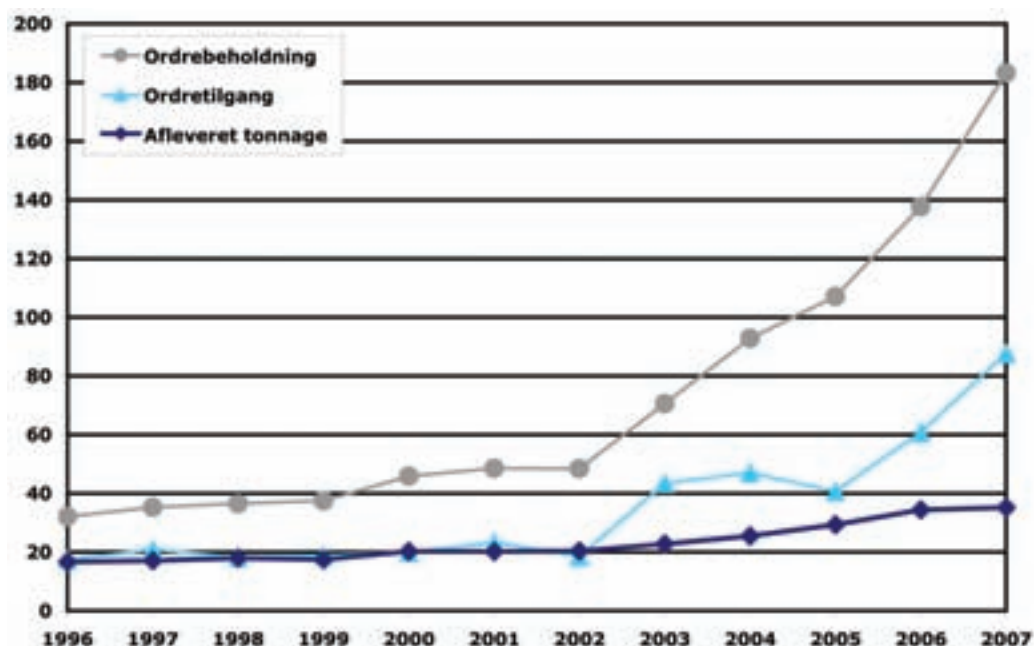
Priserne er i løbet af de seneste år endelig påbegyndt en stigning; desværre er priserne på råvarer som eksempelvis stål samtidig steget betragteligt. For visse skibstyper har prisstigningerne været større end andre – eksempelvis er prisen på bulk carriers mere end fordoblet i perioden. Priserne på de fleste skibstyper er næsten fordoblet siden 2002, hvor nybygningspriserne var på det laveste niveau i mange år.

De stigende nybygningspriser har i begyndelsen af 2008 reduceret efterspørgslen på skibe en smule, men værfterne, der ligeledes har stigende udgifter til underleverandører, har ikke umiddelbart intentioner om at reducere priserne.

Priserne fastsættes fortsat primært i USD og er dermed påvirkede af den meget lave dollarkurs. Figur 6 på næste side illustrerer valutakursudviklingen fra august 1989 til maj 2008.

På grund af kursudviklingen i USD har Europa mistet ca. 15 % i konkurrenceevne. Japan har på samme måde mistet 15 %, mens Korea har vundet 16 %. På trods af de høje prisstigninger, får værfterne pga. kursudviklingen reelt mindre for skibene. Dertil skal man huske, at en større del af virksomhedernes omkostninger – til f.eks. lønninger – opgøres i national valuta. Leverandører, som bliver betalt i USD, vil i den forbindelse være omkostningsneutrale – forudsat at priserne ikke stiger, hvilket desværre ikke har været tilfældet hidtil. For europæiske værfter er priserne på eksempelvis stål steget ca. 27 % alene inden for det sidste år.

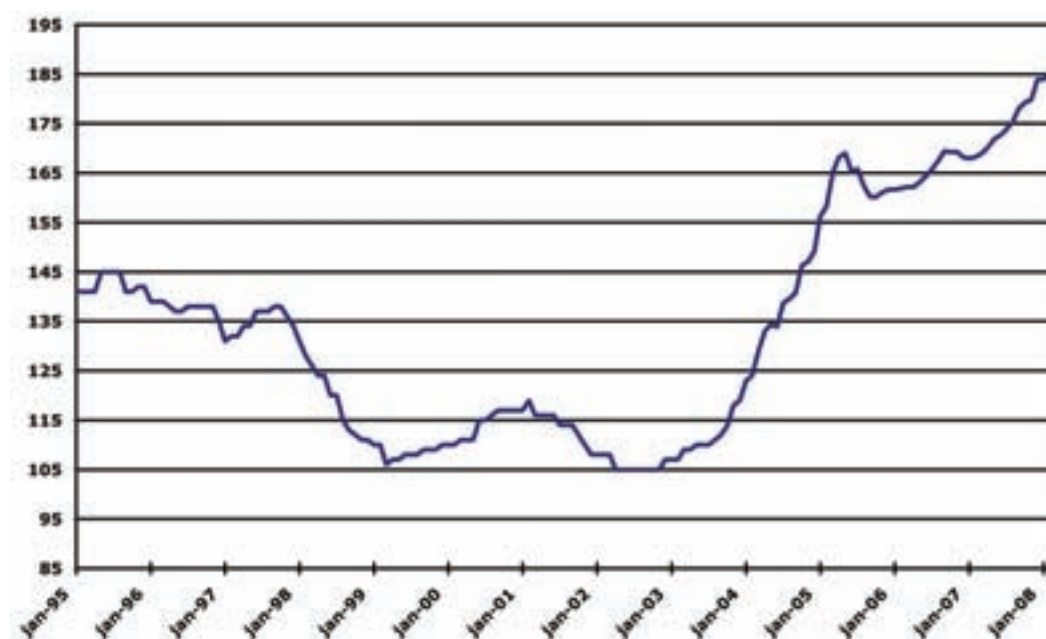
Figur 4 – Den globale skibsbygningsaktivitet 1996-2007 (opgjort i mio kbt.)



Kilde: Lloyd's Register of Shipping

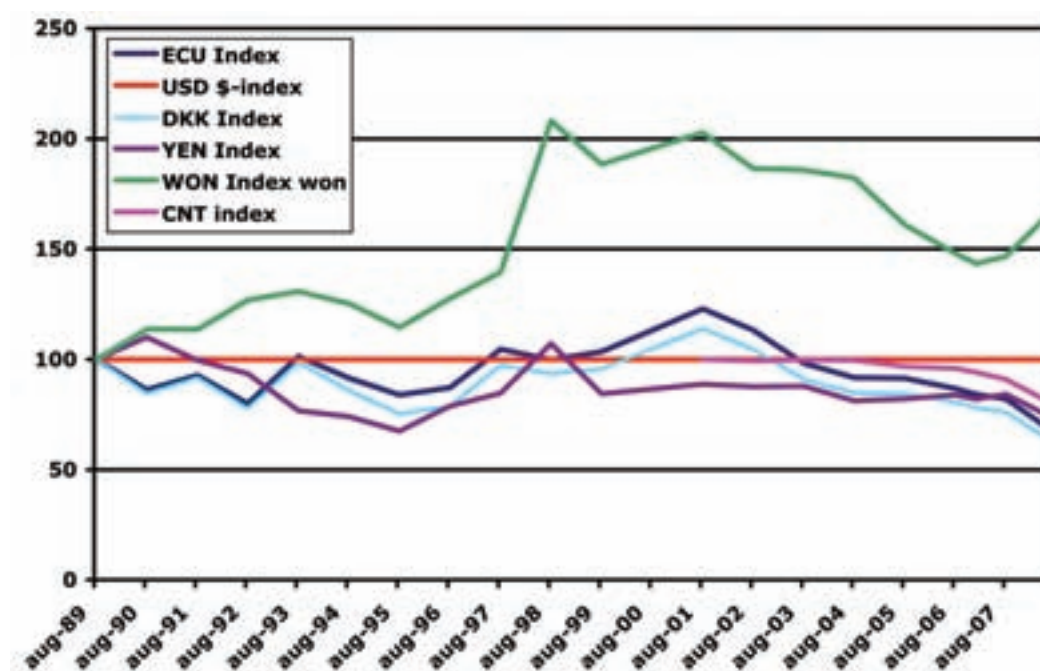


Figur 5 - Prisudviklingen for bulk carriers og olietankskibe (opgjort i mio. USD)



Kilde: Clarkson Shipping Review & Outlook

Figur 6 - Valutakursudviklingen august 1989 - maj 2008



Kilde: Danmarks Nationalbank

Tabel 5 – Valutakursudviklingens betydning over det seneste år

Index maj 2007 = 100		
	maj-07	maj-08
Pris	63 mio.	63 mio.
EU	100	85
Danmark	100	85
Kina	100	90
Japan	100	85
Korea	100	116

Kilde: Danmarks Nationalbank

Tabel 5 ovenfor viser valutakursudviklingens betydning for udvalgte skibsbygningsregioner ved salg af et skib, der koster 63 mio. USD.

Søtransport

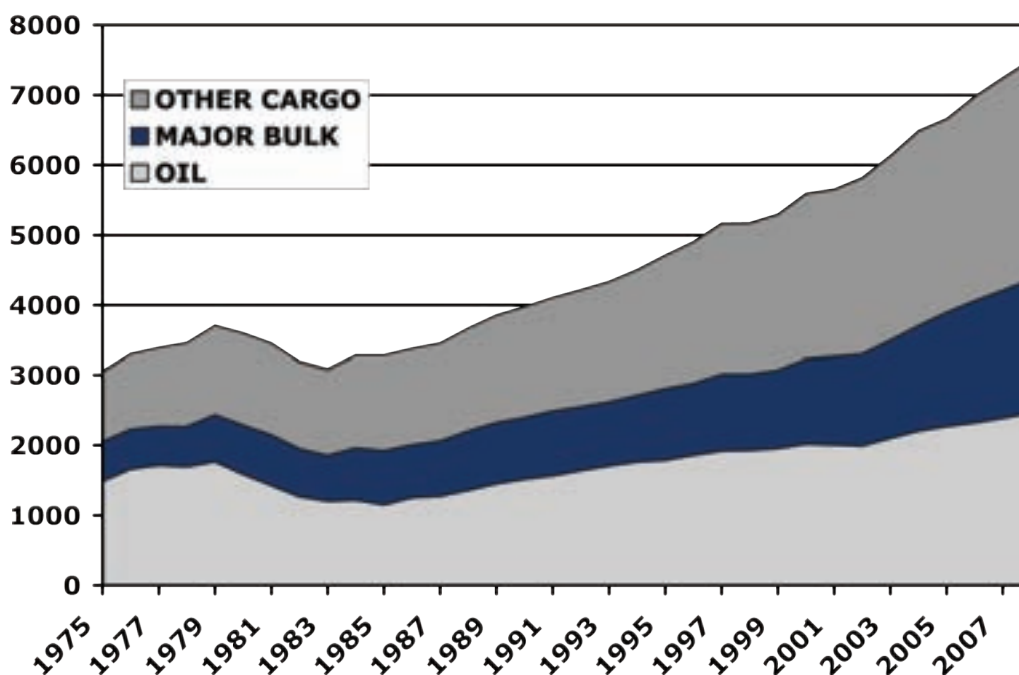
Ifølge Fearnley's Annual Review steg den globale søtransport i 2007 med 5,2 % opgjort i mio. tons og 4,7 % opgjort i mio. ton-miles. Disse tal viser en afmatning i forhold til året før, hvor væksten var 7 %

i mio. tons og 6,2 % opgjort i mio. ton-miles.

Mængden af bulkvarer er over de seneste 10 år steget med 76 % opgjort i mio. tons, og således står denne varetype for den største procentuelle stigning. Denne tendens er fortsat i 2007, hvor bulkvarer steg med 4,4 %. Til sammenligning steg mængden af transporteret råolie og olieprodukter kun 3,1 % i perioden. Det er særligt transport af jernmalm og kul, der har været årsag til stigningerne i bulkvarer. Transport af jernmalm er steget 89 % i løbet af de seneste 10 år, og transport af kul steg 74 % i samme periode.

Udviklingen i Kina har sat sit tydelige præg på verdenshandlen og forventes i lang tid fremover fortsat at have en positiv effekt på vækstraterne.

Tabel 6 på næste side viser flådens effektivitet opgjort i tonne-miles pr. dwt. Da transportmængden ikke forventes at vokse så meget, at det imødekommer det store nybygningsprogram, der eksisterer i dag, kan man forvente, at flådens effekti-

Figur 7 – Den globale søtransport (opgjort i ton-miles)


Kilde: Fearnley's Review

**Tabel 6 – Flådens effektivitet (tonne-miles pr. dwt)**

År	Verdens handelsflåde mio. dwt	Søtransport billion ton-miles	Effektivitet tonne-miles pr. dwt
1970	339	10.654	31.446
1982	702	13.551	19.303
2000	792	23.693	29.915
2001	813	23.891	29.386
2002	822	24.172	29.406
2003	847	25.854	30.524
2004	889	27.574	31.017
2005	951	29.598	31.123
2006	1.014	31.447	31.013
2007	1.084	32.932	30.380

Kilde: Lloyd's Register of Shipping & Fearnley's

vitet vil dale. Henset til den igangværende klimadebat kan det desuden tænkes, at flåden af miljømæssige hensyn vil skulle sejle langsommere for at reducere CO₂-udslippet.

Bilag 1

Ordrebeholdning ved Foreningens medlemsværfter pr. 31.12.07

Skibstype	Antal	Bt	Dwt	Kbt
Bulk carriers	6	552.000	1.080.000	185.550
Containere	7	759.598	845.101	351.328
Ro-ro	6	173.220	68.034	124.200
Superyachts	2	980	200	6.218
Trawlere	4	3.900	3.700	11.291
Handelsskibe i alt	25	1.489.698	1.997.035	678.587
Orlogsfartøjer	6	2.435	475	8.961
Patruljeskibe	3	5.100	0	13.893
I alt	34	1.497.233	1.997.510	701.441

Heraf:

Danske rederier	18	770.533	848.876	383.053
Udenlandske rederier	16	726.700	1.148.634	318.388

Fordelt på værfter:

Aros Maritime A/S	2	980	200	6.218
Karstensens Skibsværft A/S	5	5.900	4.050	16.587
Odense Staalskibsværft A/S	22	1.489.918	1.993.135	674.971
Søby Værft AS	5	435	125	3.665
I alt	34	1.497.233	1.997.510	701.441

Bilag 2

Færdigbygget ved Foreningens medlemsværfter 01.01.07 - 31.12.07

Skibstype				
Containere	5	860000	784505	345050
Superyachts	1	490	100	3109
Trawlere	2	1515	1700	4907
Handelsskibe i alt	8	862.005	786.305	353.066
Orlogsfartøjer	2	2.087	375	6.029
I alt	10	864.092	786.680	359.095

Fordelt på værfter:

Karstensens Skibsværft A/S	3	3.515	2.050	10.203
Odense Staalskibsværft A/S	5	860.000	784.505	345.050
Søby Værft AS	1	87	25	733
Århus Værft A/S	1	490	100	3.109
I alt	10	864.092	786.680	359.095

Bilag 3

Afleveret tonnage fra Foreningens medlemsværfter i 2007

Værft	Skibstype	BT	DWT	Rederi
Karstensens Skibsværft A/S	Orlogsfartøj	2000	350	Søværnet
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	1350	1600	Skagerak Hold.
Karstensens Skibsværft A/S	Trawler	165	100	Oppotunus Ltd.
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901	A.P.Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901	A.P.Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901	A.P.Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901	A.P.Møller - Mærsk
Odense Staalskibsværft A/S	Container	172000	156901	A.P.Møller - Mærsk
Søby Værft A/S	Orlogsfartøj	87	25	Søværnet
Århus Værft A/S	Superyacht	490	100	privat

Danske Maritime

Danmark

Adresse: Amaliegade 33B
1256 København K.
Telefon: 33 13 24 16
Telefax: 33 11 10 96
E-mail: mail@danskemaritime.dk
Hjemmeside: www.danskemaritime.dk

Bruxelles

Adresse: 79, Rue du Cornet
B-1040 Bruxelles
Telefon: +32 2 230 69 34
Telefax: +32 2 230 71 39
E-mail: eu@danishmaritime.org

Administration

Adm. direktør:	Thorkil H. Christensen	Civiløkonom
Underdirektør:	Michael Prehn	Cand.jur.
Underdirektør:	Jenny N. Braat	Cand.merc.
Projektleder:	Cecilie Lykkegaard	Cand.comm
Projektleder:	Lennart Resenbro	Civilingeniør, skibsfører
Sekretariat:	Anne Holst Thorsner	Sekretær
	Thomas Gress	Studentermødthjælper



DANSKE MARITIME

Danske Maritime
Amaliegade 33B
1256 København K
Tlf.: 33 13 24 16
Fax: 33 11 10 96

Danish Maritime
79, Rue du Cornet
B-1040 Bruxelles
Tel.: +32 2 230 69 34
Fax: +32 2 230 71 39

E-mail: mail@danskemaritime.dk
Web: www.danskemaritime.dk