

# SKABELON FOR VURDERING AF ERHVERVSØKONOMISKE KONSEKVENSER I BEKENDTGØRELSER

**Titel på bekendtgørelse:** Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v.

Der er tale om en dansk implementering af de seneste ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS) samt den internationale konvention om forebyggelse mod forurening fra skibe (MARPOL). Bestemmelserne blev vedtaget internationalt i 2014.

De internationale regler træder i kraft hhv. 1. januar, 1. marts og 1. juli 2016, hvorfor det danske regelsæt skal gennemføres inden årsskiftet 2015/2016. De internationale regler vil omfatte skibe, som sejler internationalt, uanset hvilket flag skibet fører.

Bekendtgørelsen udstedes som et samlet regelværk, men i forhold til den eksisterende regulering (senest bekendtgørelse nr. 491 af 13. maj 2014, som ændret ved bekendtgørelse nr. 503 af 23. april 2015), er der alene tale om ændring på de nedenfor oplistede områder.

## Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

### Kapitel II-1, Konstruktion - bygning, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlæg

- **Regel 29 - Styreanlæg:**

De nye bestemmelser fastlægger alternative metoder til kontrol og test af styremaskiner i forbindelse med skibenes prøvetur. Der findes allerede krav til sådanne test, hvorfor der ikke er tale om nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### Kapitel II-2, Konstruktion - brandsikring, opdagelse og slukning af brand

- **Regel 1 - Anvendelse**

Der er tale om bestemmelser, der fastlægger i hvilket omfang eksisterende skibe omfattes af nedenstående ny regulering. Der redegøres herfor under de specifikke bestemmelser.

- **Regel 3 - Definitioner**

Der er tale om administrative bestemmelser, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Regel 4 - Inertgas systemer:**

Regel 4.5.5 revideres og der indføres krav om, at nye tankskibe og kemikalieskibe på mellem 8000 og 20.000 tons dødvægt skal have inertgasanlæg ombord, hvis de sejler med produkter med et flammepunkt under 60 grader C.

Der er tale om anlæg, som skal forhindre eksplosioner og brande i mindre tankskibe.

Olietankskibe udstyres almindeligvis med et inertgas systemer af forbrændingstypen, som koster 100.000 - 120.000 euro, mens kemikalietankere udstyres med nitrogen systemer, som koster 200.000 - 350.000 euro. I forbindelse med behandlingen af de nye udstyrskrav blev (alle) danske rederier med skibe i dette segment, forespurgt om deres holdning til de skærpede krav. På daværende tidspunkt oplyste de, at disse anlæg allerede blev installeret på deres skibe dels af konkurrencemæssige årsager dels for at fremme skibenes sikkerhed.

Det er vanskeligt at vurdere markedet og fremtiden inden for skibsfart, men på baggrund af erfaringerne fra de senere år vil et skøn være, at der vil blive bygget 1-2 tankskibe og 1-3 kemikalietankskibe på mellem 8.000 og 20.000 tons dødvægt til dansk flag om året.

#### *Økonomiske konsekvenser (øvrige efterlevelseseffekter)*

De økonomiske konsekvenser ved forslaget vil for tankskibe være i størrelsesordenen 768.000 - 1.843.200 Kr. (ansættes til en årlig udgift på 1.000.000 Kr.) For kemikalietankskibe vil de økonomiske konsekvenser være i størrelsesordenen 1.536.000 - 2.688.000 Kr. (ansættes til en årlig udgift på 2.000.000 Kr.). Priserne er afhængig af antallet af skibe og skibenes størrelse. Som nævnt ovenfor er der dog ikke tale om en ren merudgift, da danske redere allerede har valgt at udstyre deres skibe med det pågældende udstyr. Aktuelt kan de nye udstyrskrav derfor være en fordel for danske redere da de hermed - omkostningsmæssigt - ligestilles med udenlandske konkurrenter (der nu tvinges til en tilsvarende opgradering).

#### *Administrative konsekvenser (administrative byrder)*

Kravet om registreringer i forbindelse med brug af inertgas systemer er, er beskedne og da danske skibe allerede har udstyret ombord, er der ikke tale om nye administrative byrder. (Forholdet behandles tillige under Regel 16, nedenfor.)

#### • **Regel 9 - begrænsning af brande**

Der er tale om en omskrivning og præcisering af regler for ventilationsanlæg. Der er ikke tale om nye krav, hvorfor ændringen ikke medfører nye erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### • **Regel 10 - Brandbekæmpelse**

Der indføres en ny regel 10.1 og 10.7.3, som fastlægger at nye skibe, der er konstrueret til at transportere containere på eller over vejrdækket, skal udstyres med ekstra brandslukningsudstyr til bekæmpelse af brande. Der er tale om udstyr bestående af mindst et vandtågespyd, og såfremt skibene er konstrueret til at transportere containere i 5 lag eller derover, 2 flytbare vandkanoner. Hvis skibets bredde er på 30 meter og derover yderligere 2 flytbare vandkanoner.

Det er vanskeligt at vurdere markedet og fremtiden inden for skibsfart, men på baggrund af erfaringerne fra de senere år og tilkendegivelser om kontraherede nybygninger, forventes det, at der årligt vil blive bygget 12 - 15 containerskibe til dansk flag.

#### *Økonomiske konsekvenser (øvrige efterlevelseseffekter)*

En producent af brandslukningsudstyr har oplyst, at listeprisen for et vandtågespyd er ca. 23.000 kr. Prisen for en transportabel vandkanon er ca. 46.000 kr.

Herudover skal skibenes brandsystemer dimensioneres til behovet for øgede vandmængder til dette udstyr. Der er tale om anvendelse af større (brand)pumper og en øgning af rørdimensioner i visse af skibets brandledninger. For berørte skibe forventes at merudgifterne hertil at udgøre ca. 350.000 kr.

De samlede omstillingsomkostninger vurderes herefter at være i størrelsesordenen 4.200.000 - 5.250.000 kr. om året (ansættes til 4.700.000 kr.).

Besætningen skal løbende foretage øvelser med brandudstyret, herunder dette nye udstyr, men da det vil ske i forbindelse med de beredskabsøvelser, der allerede i dag foretages, forventes der ikke øgede vedligeholdelsesomkostninger herved.

#### *Administrative konsekvenser (administrative byrder)*

Der skal ske en løbende kontrol af skibets sikkerhedsudstyr, hvilket vil kunne finde sted i forbindelse med de løbende beredskabsøvelser. Der vurderes således ikke at være øgede administrative byrder forbundet ved denne regel.

#### • **Regel 13 - Flugtveje/udgangsveje:**

Der indføres nye regler i regel 13.4 som fastlægger, at der skal være flugtveje fra maskinkontrolrum og hovedværksteder i maskinrum af kategori A. Samtidigt skal lejere i flugtveje være udrustet med (strålevarme)beskyttelse på undersiden.

Der er tale om gennemførelse af internationale krav. Tilsvarende regler fandtes imidlertid allerede for danske skibe (i form af danske særkrav). For danske skibe medfører internationaliseringen således ikke øgede økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Regel 16 - Arbejdsoperationer**

Der indføres en ny regel 16.3.3, som fastsætter krav til betjening af inertgas-systemer. Der er ikke tale om nye krav, idet tilsvarende krav tidligere fremgik af tillægskravene til de fysiske anlæg. De nye regler vil derfor primært berøre olietankskibe på mellem 8.000 og 20.000 tons dødvægt, som jf. Regel 10 ovenfor (nu) pålægges at blive udstyret med inertgas-systemer.

Da imidlertid danske redere allerede har valgt at udstyre deres skibe med inertgas-systemer, vurderes kravet ikke at medføre nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Regel 20 beskyttelse af vogndæksrum, speciallastrum samt ro/ro-rum:**

I regel 20.3.1.4.2 ændres regelhenvisningerne som konsekvens af den reviderede regel 9. Ændringen vurderes ikke at have nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Regel 20-1 krav til bilskibe der som last transporterer motorkøretøjer med komprimeret hydrogen eller naturgas i tankene beregnet til egen fremdrivning:**

Der indføres et nyt afsnit 20-1, der fastlægger særlige krav til elinstallationerne og ventilation på vogndæk i bilskibe, såfremt de transporterer biler, der anvender brint eller naturgas som brændstof.

Kravene indføres, da afdampning af brændstof fra disse (specielle) biler opfører sig anderledes end tilsvarende, der fremdrives ved hjælp af benzin og dieselolie. Der kræves derfor særlige tiltag ved sådanne transporter, som medfører, at disse skibe bliver dyrere.

Der er i dag ingen rederier, der opererer bilskibe på dansk flag, og det derfor vanskeligt at fremskaffe oplysninger til beregning af hvad meromkostninger i givet fald vil være.

Da der er tale om et transportsegment, som er domineret af ganske få (udenlandske) operatører, og det ikke forventes, at der vil komme bilskibe på dansk flag de nærmeste år, skønnes kravet ikke at få økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kapitel II-5, Regler om fastsættelse af lastelinier,**

- **Regel 3 - Definitioner**
- **Regel 53 - Anvendelse**
- **Regel 54 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser, som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kapitel II-5 N, Lastelinier**

- **Regel 1 - Anvendelsesområde**
- **Regel 5 - Beskyttelse af besætningen**

Der er tale om sproglige præciseringer, som ikke medfører nye administrative eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

#### **Kapitel III, Redningsmidler**

- **Regel 3 - Definitioner**

Der er tale om administrative bestemmelser, der ikke medfører nye økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kapitel VI, Transport af laster og olie-brændstoffer**

- **Regel 2 - Informationer om last**

Der er tale om den skibsrelaterede del af kravet om at transportdokumentet for pakkede containere skal være udstyret med oplysning om den verificerede vægt. For skibe medfører dette krav ikke nye økonomiske eller administrative konsekvenser.

For danske afskibere udstedes selvstændig regulering, som særskilt redegør for de erhvervsøkonomiske konsekvenser.

## **Kapitel XI-1, Særlige tiltag til højnelse af den maritime sikkerhed**

- **Regel 7 - Apparat til måling af atmosfæren i lukkede rum**

En af de opgaver, der medfører flest dødsfald i den globale handelsflåde, er arbejde i lukkede rum. I forbindelse med, at IMO har revideret proceduren for adgang til lukkede rum, har eksperter fra IMO medlemslandene identificeret et behov for, at alle skibe har et måleinstrument, som kan måle koncentrationen af ilt, brandbare luftarter eller dampe, hydrogensulfid og kulilte.

Stort set alle skibe er i dag udstyret med simple måleinstrumenter, men der skal anskaffes mindst et instrument med tilhørende kalibreringsværktøjer til hvert skib. Det forventes, at en korrekt brug af instrumenterne vil medføre en reduktion af antallet af dødsfald og/eller svær tilskadekomst ved arbejde i lukkede rum.

### *Økonomiske konsekvenser (øvrige efterlevelseskonsekvenser)*

Antal omfattede skibe under dansk flag er opgjort 536. Skibe helt eller delvist ejet af danske virksomheder men under ikke dansk flag lades ude af betragtning.

Berørte skibe skal anskaffe et instrument med en gennemsnitspris på 15.000 kr. samt en kalibreringsstation, som har en gennemsnitspris på 12.000 kr. En samlet omstillingsomkostning på 14,5 mio. kr.

Det er vanskeligt at vurdere markedet og fremtiden inden for skibsfart, men på baggrund af erfaringerne fra de senere år, vil et skøn være, at der årligt vil blive bygget ca. 25 (nye) skibe til dansk flag, som vil blive omfattet af det nye krav. Nyt måleudstyr til disse skibe betyder således en årlig engangsomkostning for danske rederier på ca. 675.000 kr.

Med henblik på vedligeholdelse af udstyret antages det at berørte skibe årligt skal anvendes 5.000 kr. til kalibreringsgasser og filtre mv. Tillige skal brugernes kvalifikationer i brug af udstyret vedligeholdes, hvilket kan ansættes til kr. 5.000,- om året pr. skib. Endelig skal der ske en løbende kalibrering af instrumentet hvilket anslås at have en årlig omkostning på kr. 1.500 kr. pr. skib. En samlet vedligeholdelsesomkostning på 6,2 mio. kr.

### *Administrative konsekvenser (administrative byrder)*

Registrering af kalibreringen skal registreres i skibet med henblik på en mulig verificering af relevante myndigheder. Det anslås at der skal ske en månedlig kalibrering. Registreringen heraf vil tage ca. 5 minutter pr. gang. Den årlige udgift hermed, med en tidsforbrug på 1 time pr. skib, 536 skibe og en gennemsnitlig timeløn på 400 kr., kan ansættes til 215.000 kr.

## **Kapitel XIII - Verifikation af overholdelse**

- **Regel 1 - Definitioner**
- **Regel 2 - Anvendelse**
- **Regel 3 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## **Kapitel XXI Forebyggelse mod olieforurening fra skibe**

- **Regel 1 - Definitioner**
- **Regel 3 - Fritagelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Regel 28 - Vandtæt inddeling og lækstabilitet (stabilitetsinstrument)**

For at opnå en højere sikring mod forurening med olie fra beskadigede olietankskibe, har IMO besluttet at alle olietankskibe skal udstyres med et stabilitetsinstrument, der kan verificere overholdelse af intakt- og lækstabilitetskravene, og som er godkendt af Administrationen eller en af samme godkendt organisation.

Det forventes at en korrekt brug af instrumenterne vil kunne betyde en reduceret risiko for alvorlige forureningsulykker med danske olietankskibe.

#### *Økonomiske konsekvenser (øvrige efterlevelseskonsekvenser)*

Skibe helt eller delvist ejet af danske virksomheder, men under ikke-dansk flag, lades ude af betragtning. Det antages, at 164 olietankskibe under dansk flag bliver omfattet af den nye bestemmelse. Efter en forespørgsel i branchen antages, at 100 skibe - på frivilligt grundlag - er udstyret med det pågældende udstyr. Yderligere 30 skibe opfylder betingelserne for at undlade indkøb af udstyret, idet de alene opererer efter de specifikke lastkonditioner, som blev godkendt ved skibets levering. Det vurderes således, at 34 eksisterende skibe skal anskaffe instrumentet som følge af den nye regulering.

Berørte olietankskibe skal anskaffe et nyt stabilitetsinstrument eller opgradere deres eksisterende udstyr til de nye kriterier. Der er tale om en omkostning, som for det enkelte skib kan ansættes til en gennemsnitspris på 500.000 kr. På baggrund heraf anslås de samlede omstillingsomkostninger at udgøre ca. kr. 17 mio. kr.

Det er vanskeligt at vurdere markedet og fremtiden inden for skibsfart, men på baggrund af erfaringerne fra de senere år vil et skøn være, at der årligt vil blive bygget ca. 5 (nye) skibe til dansk flag, som vil blive omfattet af det nye krav. Nye stabilitetsinstrumenter til disse skibe betyder således en årlig engangsomkostning for danske rederier på ca. 2.500.000 kr.

Hertil kommer en årlig omkostning på anslået 50.000 kr. til softwarevedligehold pr. skib. Endelig skal der foretages et løbende vedligehold af brugernes kvalifikationer til anvendelse af udstyret, ligesom der skal trænes med udstyret. Omkostningerne hertil kan ansættes til 40.000 kr. om året pr. skib. Den samlede vedligeholdelsesomkostning anslås herefter til 3 mio. kr.

#### *Administrative konsekvenser (administrative byrder)*

Der er ikke forbundet krav om løbende registreringer for det nye udstyr, hvorfor det vurderes, at der ikke er nye administrative konsekvenser ved indførelsen af denne regel.

- **Regel 43 - Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det antarktiske område**
- **Regel 44 - Anvendelse**
- **Regel 45 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser, som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

- **Tillæg II - IOPP-certifikat og supplementer, Form B**

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af ændringerne i Kapitel XXI, Regel 3 og 28. Alle administrative og/eller økonomiske konsekvenser er dækket under punktet for disse regler.

### **Kapitel XXII Kontrol med skadelige flydende stoffer i bulk**

- **Regel 1 - Definitioner**
- **Regel 19 - Anvendelse**
- **Regel 20 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### **Kapitel XXIII Forebyggelse af forurening med skadelige stoffer, der transporteres til søs i emballeret form**

- **Regel 1 - Definitioner**
- **Regel 2 - Anvendelse**
- **Regel 10 - Anvendelse**
- **Regel 11 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### **Kapitel XXIV Forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe**

- **Regel 1 - Definitioner**

- **Regel 15 - Anvendelse**
- **Regel 16 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kapitel XXV Forebyggelse af forurening med affald fra skibe**

- **Regel 1 - Definitioner**
- **Regel 11 - Anvendelse**
- **Regel 12 - Verifikation af overholdelse**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kapitel XXVI Forebyggelse af luftforurening fra skibe**

- **Regel 2 - Definitioner**
- **Regel 13 - Nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)**
- **Regel 24 - Anvendelse**
- **Regel 25 - Verifikation af overholdelse**
- **Tillæg I - IAPP-certifikat**

Der er tale om administrative bestemmelser, hhv. bestemmelser som alene retter sig mod flagstaten, der ikke medfører nye økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **Kvantificeringsskema for erhvervsøkonomiske konsekvenser**

	<b>Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)</b>	<b>Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)</b>
<b>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</b>	<p>Det overordnede sigte med ændringerne er at fremme sikkerheden til søs og beskyttelsen af det ydre miljø. Det er ikke muligt konkret at opgøre effekten af disse hensyn, men det er internationalt anerkendt af såvel myndigheder som erhvervet, at de aftalte investeringer bærer formålet.</p> <p><b>Kapitel II-2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 4 - Inertgas systemer</li> <li>• Regel 10 - Brandbekæmpelse</li> </ul> <p><b>Kapitel XI-1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 7 - Apparat til måling af atmosfæren i lukkede rum</li> </ul> <p><b>Kapitel XXI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 3 og 28 - Vandtæt inddeling og lækstabilitet (stabilitetsinstrument)</li> </ul>	<p>Direkte omkostninger til indkøb og vedligeholdelse af nyt udstyr, m.v.</p> <p>Ikke væsentlige</p> <p>Årlige engangsomkostninger til indkøb af udstyr til nye skibe: <u>4.700.00 kr.</u></p> <p>Direkte omstillingsomkostninger til indkøb af nyt udstyr til eksisterende skibe: <u>14.500.000 kr.</u></p> <p>Årlige engangsomkostninger til indkøb af udstyr til nye skibe: <u>675.000 kr.</u></p> <p>Årlige vedligeholdelsesomkostninger for alle skibe: <u>6.200.000 kr.</u></p> <p>Direkte (omstillings)omkostninger til indkøb af nyt udstyr: <u>17.000.000 kr.</u></p>

		<p>Årlige engangsomkostninger til indkøb af udstyr til nye skibe: <u>2.500.000 kr.</u></p> <p>Årlige (vedligeholdelses)omkostninger: <u>3.000.000 kr.</u></p>
<b>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</b>	<p><b>Kapitel II-2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 4 - Inertgas systemer</li> <li>• Regel 10 - Brandbekæmpelse</li> </ul> <p><b>Kapitel XI-1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 7 - Apparat til måling af atmosfæren i lukkede rum</li> </ul> <p><b>Kapitel XXI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regel 3 og 28 - Vandtæt inddeling og lækstabilitet (stabilitetsinstrument)</li> </ul>	<p>Ikke væsentlige Ikke væsentlige</p> <p>Årlig registrering af kalibreringsarbejdet.: <u>215.000 kr.</u></p> <p>Ikke væsentlige</p>