

# 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), herunder Polarkoden. Bestemmelserne blev vedtaget internationalt i 2014 og 2015.

De internationale regler træder i kraft hhv. den 1. januar og den 1. september 2017, hvorfor det samlede danske regelsæt skal gennemføres inden årsskiftet 2016/2017. De internationale regler vil omfatte skibe, som sejler internationalt, uanset hvilket flag skibet fører.

Bekendtgørelsen udstedes som et samlet regelværk, hvor de tekniske krav indgår som et bilag til bekendtgørelsen. I forhold til den eksisterende regulering (senest bekendtgørelse nr. 1866 af 28. december 2015) er der alene tale om ændringer på de nedenfor oplistede områder.

## Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

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

#### **• Reglerne 2, 55, 56 og 57**

De nye regler giver mulighed for at bygge og ombygge skibe til at sejle på andre brændstoffer end olie med et flammepunkt under 60° C, fx naturgas (LNG). I regel 2 indføres nye definitioner, og i regel 55, 56 og 57 fastsættes regler for at anvende disse brændstoffer.

#### *Administrative konsekvenser:*

I forhold til at bygge et konventionelt drevet skib, er der efter de nye regler et øget administrativt arbejde forbundet med anvendelse af andet brændstof end olie med et flammepunkt under 60° C. Der skal udarbejdes yderligere risikoanalyser og sikkerhedsplaner ved både bygning af et nyt skib eller ombygning af et eksisterende skib, såfremt det skal anvende de alternative brændstoftyper. Rederen er imidlertid frit stillet med hensyn til at vælge alternative brændstoftyper, hvor valget af brændstoftype typisk sker ud fra en økonomisk og miljømæssig helhedsbetragtning.

Da forsyningssikkerheden af disse alternative brændstoffer endnu er usikker, forventes det, at sådanne løsninger alene vælges for skibe, som sejler på faste ruter - typisk færger. Det forventes således, at kun ganske få skibe vil vælge at anvende et andet brændstof end olie med et flammepunkt under 60° C inden for de nærmeste år.

Umiddelbart vil der derfor ikke være væsentlige administrative konsekvenser forbundet med de nye regler.

#### *Økonomiske konsekvenser:*

I forhold til at bygge et konventionelt drevet skib, er der meromkostninger forbundet med at bygge et nyt skib eller ombygge et eksisterende skib til at bruge andet brændstof end olie med et flammepunkt under 60° C. Beslutningen foretages i det enkelte tilfælde af rederen selv, der ud fra en økonomisk betragtning beslutter, om man vil anvende sådanne brændstoffer og dermed bygge efter de nye regler.

Den årlige besparelse i form af lavere brændstofudgifter, i forhold til anvendelse af traditionelt brændstof, kompenserer imidlertid for meromkostningerne.

Det anses derfor, at der ikke i sig selv er væsentlige økonomiske konsekvenser ved de nye regler.

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

- **Regel 4 - Mulighed for antændelse**

Der er tale om en konsekvensrettelse for at kunne anvende brændstoffer med et flammepunkt under 60° C samt ændrede designkrav til sikkerhedsudluftning af tanke i tankskibe. De erhvervsøkonomiske konsekvenser er behandlet ovenfor.

- **Regel 11 - Konstruktionens brandmodstandsevne**

Der er tale om nye krav til udluftning af lasttanke.

### *Administrative konsekvenser*

Der er ikke administrative konsekvenser ved de nye krav.

### *Økonomiske konsekvenser*

Reglerne betyder i princippet, at der skal installeres en ekstra tryk/vakuum ventil på hver lasttank. Dette har dog været et krav fra Olieindustrien gennem de seneste 20 år (i OCIMF's SIRE program), og danske tankskibe bliver allerede bygget i henhold til industriens krav. Der er derfor ikke nye økonomiske konsekvenser forbundet med de nye SOLAS krav.

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

Med de nye regler indføres der mulighed for at etablere intelligent styring af ventilationen på vogndækket af ro-ro skibe. Herved kan ventilationshastigheden styres efter luftens renhed fremfor - som i dag - anvendelse af en konstant (høj) ventilationshastighed.

### *Administrative konsekvenser*

Der er ingen væsentlige administrative konsekvenser ved ændringen.

### *Økonomiske konsekvenser*

Hvis en reder vælger at anvende disse regler, vil der være en merudgift til etablering af måleudstyr m.v., men denne udgift vil hurtigt blive opvejet af besparelserne ved et reduceret energiforbrug og dermed mindre brændstofudgifter. Herudover vil det reducerede brændstofforbrug medføre mindre forurening fra skibet.

Der er ikke væsentlige økonomiske konsekvenser ved ændringen.

## **Kapitel XIV – Sikkerhedsforanstaltninger for skibe i polare farvande**

- **Nyt kapitel**

De nye regler skal indføre den såkaldte "Polarkode", som fastlægger sikkerhedsforanstaltninger for sikre skibsoperationer i polare farvande for større lastskibe og passagerskibe i international fart. Det vurderes at op til 4 danske rederier vil blive omfattet af de nye krav og op til 20 eksisterende skibe. Herudover forventes, at ét skib opgraderes til kravene i polarkoden på årsbasis, mens ét eksisterende skib på årsbasis tages ud af denne service.

### *Administrative konsekvenser:*

Ændringerne medfører, at skibe der sejler i polare farvande, og som er omfattet af polarkoden, skal have udstedt et polarkode-certifikat, der dokumenterer, at de opfylder kravene i sikkerhedsdelen af polarkoden. De nye regler gælder for såvel nye skibe, samt eksisterende skibe, som skal operere i polarområderne. Eksisterende skibe har dog en overgangsperiode frem til 2020 til at opgradere til de nye krav.

Rederiet skal udarbejde en operationsvurdering (Operational Assessment), samt en operationsmanual (Polar Water Operation Manual) som tillæg til skibets eksisterende internationalt-lovbefalede sikkerhedsstyrings-system (Safety Management System).

- Omstillingsudgiften i forbindelse med, at rederierne skal udarbejde en operationsvurdering og en operationsmanual som tillæg til skibenes sikkerhedsstyringssystem, vurderes at være 300.000 for et større rederi, eller en samlet engangsomkostning på 1.200.000 kr.
- Omstillingsudgiften til førstegangscertificering af 20 skibe hos et klassifikationsselskab koster ca. 30.000 kr. pr. skib. Den samlede konsekvens på nationalt niveau er således 600.000 kr.

- Omstillingsudgiften for skibe, der ikke tidligere har besejlet polarområderne, skønnes at blive ca. 50.000 kr. pr. skib, eller ca. 50.000 kr. på årsbasis.
- Med henblik på opretholdelse af certificeringen skal skibene gennemgå årlige-, mellemliggende- og 5-årige fornyelsessyn ved et klassifikationsselskab. Da skibene i forvejen er underlagt tilsvarende synsterminer på andre områder, forventes de løbende merudgifter pr. skib at udgøre ca. 25.000 kr. Den samlede konsekvens på samfunds niveau for 20 skibe anslås herefter til 500.000 kr. over en 5-årig periode; opgjort til 100.000 kr. på årsbasis.

#### *Økonomiske konsekvenser:*

- Fra den 1. juli 2018 stilles skærpede uddannelseskrav til skibsfører, overstyrmænd og vagthavende styrmænd på skibe, der sejler i polarfarvande med is. I størstedelen af de skibe, som allerede besejler polarområderne, opfylder besætningen de nye uddannelseskrav. Uddannelse af nye navigatører anslås til at koste ca. 20.000 pr. besætningsmedlem. Det antages, at ca. 4 personer på årsbasis vil have behov for denne tillægsuddannelse svarende til en udgift på 80.000 kr. på årsbasis.
- Skibe, som besejler polarområderne, skal udstyres med redningsflåder og overlevelsesdragter, der er designet til at fungere i koldt klima og isfyldte farvande, hvilket vurderes til at koste (yderligere) ca. 40.000 pr. skib. Da de skibe, som allerede sejler i polarområderne, er udstyret efter de nye krav, er det kun nye skibe, som får denne merudgift, når de påbegynder sejlads i polarområderne. Med en tilgang på 1 skib om året er der tale om en udgift på ca. 40.000 kr. på årsbasis.

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

### **• Regel 12 - Tanke til olierester(slam)**

I reglerne om adskillelse af lænse- og slamsystemet præciseres, at de to systemer kun må have fælles rørføring efter den pumpe, der anvendes til pumpning af lænsevand og slam via den krævede standard forbindelse. Kravet gælder for både nye og eksisterende skibe.

#### *Administrative konsekvenser*

Der er ingen administrative konsekvenser ved ændringen.

#### *Økonomiske konsekvenser*

For nye skibe vil der ikke være økonomiske konsekvenser, da der alene skal ændres på rørføringen. For eksisterende skibe kan der være mindre udgifter ved ændring af de pågældende rørledninger. Omkostningen hertil skønnes at være ca. 5.000 – 10.000 kr. pr. skib, fordelt på 50 – 70 skibe, svarende til en samlet omstillingsomkostning på maksimalt 700.000 kr.

Der anses derfor ikke at være væsentlige økonomiske konsekvenser.

### **• Reglerne 3, 4, 14, 15, 34, (38), 46 og 47**

De nye regler skal sikre implementeringen af polarkoden for så vidt angår forbud mod udledninger af olie i Polarområderne.

#### *Administrative konsekvenser*

Ændringerne vil medføre en ændring af IOPP certifikatet for nybyggede skibe i isklasse A og B, samt for eksisterende skibe ved første mellemliggende- eller fornyelsessyn efter 1. januar 2018. Derudover er der krav om en opdatering af SOPEP (shipboard oil pollution emergency plan) for skibe, der sejler i Polarområderne. De pågældende omstillingsomkostninger indgår i opgørelsen ovenfor.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Der er tale om operative tiltag. Kravene forventes derfor ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser.

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

### **• Reglerne 3, 16, 21 og 22**

Ændringer der skal sikre implementeringen af polarkoden for så vidt angår forbud mod udledninger af miljøskadelige kemikalier i Polarområderne.

#### *Administrative konsekvenser*

Ændringerne vil medføre et krav om en opdatering af skibets SMPEP (shipboard marine pollution emergency plan). De pågældende omstillingsomkostninger indgår i opgørelsen ovenfor.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med de nye krav, idet bortskaffelse af de miljøskadelige kemikalier kan ske ved landanlæg i anløbshavne i polarområderne uden omkostninger for skibet.

Kravene forventes ikke at få væsentlige økonomiske konsekvenser.

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

#### **• Reglerne 3, 17 og 18**

Ændringerne skal sikre implementeringen af polarkoden for så vidt angår ændrede udledningsforhold af kloakspildevand i Polarområderne. Udledningsområderne skal fremover ikke kun tage hensyn til afstanden fra land, men nu også afstanden fra is, og der må ikke udledes kloakspildevand direkte på isen.

#### *Administrative konsekvenser*

Ændringerne vil medføre et krav om en opdatering af skibets sikkerhedsstyringssystem. De pågældende omstillingsomkostninger indgår i opgørelsen ovenfor.

Der er ingen yderligere administrative konsekvenser.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med de nye krav idet bortskaffelse fortsat kan finde sted; kloakspildevandet kan afleveres til landanlæg i anløbshavne i polarområderne uden omkostninger for skibet.

Kravene forventes ikke at have økonomiske konsekvenser.

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

#### **• Reglerne 3, 7, 10, 13 og 14**

Ændringerne skal sikre implementeringen af polarkoden for så vidt angår ændrede udledningsforhold af affald i Polarområderne. Udledningsområderne skal fremover ikke kun tage hensyn til afstanden fra land, men nu også afstanden fra is, og der må ikke udledes affald direkte på isen. Yderligere indføres et forbud mod udledning af dyrelig.

#### *Administrative konsekvenser*

Ændringerne vil medføre et krav om en opdatering af skibets sikkerhedsstyringssystem. De pågældende omstillingsomkostninger indgår i opgørelsen ovenfor.

Der er ingen yderligere administrative konsekvenser.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med de nye krav, idet bortskaffelse af affald kan ske ved landanlæg i anløbshavne i polarområderne uden omkostninger for skibet.

Kravene forventes ikke at have økonomiske konsekvenser.

## **Ændringer pr. 1. september 2017**

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

#### **• Reglerne 1, 11 samt tillæg**

Med reglerne forbydes udledning af kloakspildevand fra passagerskibe i Østersøen. Nybyggede passagerskibe skal fra den 1. juni 2019 og eksisterende skibe skal fra den 1. juni 2021 således enten aflevere deres spildevand i havn, eller have et godkendt renseanlæg om bord.

#### *Administrative konsekvenser*

Ændringerne vil medføre et krav om en opdatering af skibets sikkerhedsstyringssystem. De pågældende omstillingsomkostninger forventes at være ubetydelige.

Der er ingen yderligere administrative konsekvenser.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med de nye krav, idet bortskaffelse af kloakspildevandet kan ske ved landanlæg i anløbshavne i Østersøområdet uden omkostninger for skibet.

Kravene forventes ikke at have økonomiske konsekvenser.

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

### **• Regel 13 - Nitrogenoxid (NOx)**

Regel 13 indeholder i dag krav om, at motorer i skibe, der bygges den 1/1 2016 eller senere og som sejler i de såkaldte Tier III områder, skal have motorer, der opfylder Tier III kravene. Når disse skibe sejler uden for Tier III områderne, skal motorerne kun opfylde Tier II kravene. Yderligere skal skibe, der skifter mellem Tier II og Tier III mode, registrere i en journal, når motorerne skiftes fra den ene mode til den anden, og når Tier II motorerne standses.

#### *Administrative konsekvenser*

Der skal føres en journal over, hvornår motorerne i skibe, bygget den 1/1 2016 eller senere, skifter mellem Tier II og Tier III, når skibene sejler ind i Tier III områder. Hvis sådanne skibe har motorer, der kun er godkendt til TIER II, skal der ligeledes føres journal om, at disse motorer ikke har været i drift i Tier III områder.

Det vil medføre en administrativ byrde at føre den krævede journal. Dette antages at tage maksimum 5 minutter for hver indførelse i journalen. I øjeblikket er det kun sejlads i det Nordamerikanske og det Caribiske Tier III område der er omfattet.

Da reglerne kun omfatter nye skibe, der er køllagt på eller efter den 1/1 2016, er der kun få skibe, der er omfattet. For nuværende er der anmeldt ca. 30 nybygninger, der skal leveres de kommende år. Skibenes sejlmonster er ukendt, men det skønnes, at disse skibe hver sejler ind eller ud af et Tier III område gennemsnitlig 18 gange om året. Dette medfører et skønnet tidsforbrug på (30 x 18 x 5) 2700 minutter de første år svarende til 45 timer. Med en standard timepris på 383,80 svarer det til ca. 17.500 kr.

Der er ingen væsentlige administrative konsekvenser ved ændringen.

#### *Økonomiske konsekvenser:*

Der er ikke krav om anskaffelse af nye journaler, idet de eksisterende journaler kan bruges.

Der er ikke nogen økonomiske konsekvenser for de danske redere i området.

## **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 er formålet værd.</p> <p><b>Kapitel II-1</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reglerne 2, 55, 56 og 57 - andre brændstoffer end olie med et flammepunkt over 60°</li></ul> <p><b>Kapitel II-2</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Regel 4 - andre brændstoffer end olie med et flammepunkt under 60° C</li><li>• Regel 11 - Udluftning af lasttanke</li><li>• Regel 20 - Intelligent ventilation</li></ul>	<p>Direkte omkostninger til indkøb og vedligeholdelse af nyt udstyr, m.v.</p> <p>Ikke væsentlige</p> <p>Ikke væsentlige</p> <p>Ikke væsentlige</p> <p>Ikke væsentlige</p>

	<b>Kapitel XIV – Sikkerhedsforanstaltninger for skibe i polare farvande</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nyt kapitel om gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Årlige engangsomkostninger (tilkomst af nye skibe, uddannelse af nye besætningsmedlemmer samt udstyr): 170.000 kr.
	<b>Kapitel XXI Forebyggelse mod olieforurening fra skibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regel 12 - tanke til olierester</li> </ul>	Samlede omstillingsomkostninger 700.000 kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<b>Kapitel XIV – Sikkerhedsforanstaltninger for skibe i polare farvande</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nyt kapitel om gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Samlede omstillingsomkostninger (operationsvurdering, operationsmanual og certificering) 1.800.000 kr.  Årlige vedligeholdelses omkostninger (fornyelse af certificering): 100.000 kr.
	<b>Kapitel XXI Forebyggelse mod olieforurening fra skibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reglerne 3, 4, 14, 15, 34, (38), 46 og 47 - gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Omkostningerne er opgjort under kapitel XIV.
	<b>Kapitel XXII Kontrol med skadelige flydende stoffer i bulk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reglerne 3, 16, 21 og 22 - gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Omkostningerne er opgjort under kapitel XIV.
	<b>Kapitel XXIV Forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reglerne 3, 17 og 18 - gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Omkostningerne er opgjort under kapitel XIV.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reglerne 1, 11 samt tillæg - forbud mod udledning i Østersøområdet</li> </ul>	Ikke væsentlige
	<b>Kapitel XXV Forebyggelse af forurening med affald fra skibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reglerne 3, 7, 10, 13 og 14 - gennemførelse af Polarkoden</li> </ul>	Omkostningerne er opgjort under kapitel XIV.
	<b>Kapitel XXVI Forebyggelse af luftforurening fra skibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regel 13 - Nitrogenoxid (NOx)</li> </ul>	Ikke væsentlige