

VURDERING AF ERHVERVSØKONOMISKE KONSEKVENSER I BEKENDTGØRELSER

Titel på bekendtgørelse: Ændring af bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v.

Der er tale om ophævelse af 4 danske særkrav samt implementering af de seneste ændringer til den internationale konvention om forebyggelse mod forurening fra skibe (MARPOL). Sidstnævnte bestemmelser blev vedtaget internationalt i 2016.

Ophævelsen af de danske særregler træder i kraft den 1. juli 2017 og omfatter alene danske- og grønlandskflagede skibe. De internationale regler træder i kraft den 1. marts 2018, og omfatter alle skibe, uanset hvilket flag skibet fører.

Bekendtgørelsen udstedes som en ændring af den eksisterende bekendtgørelse (1512/2016). Der er tale om nedenstående ændringer.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Kapitel I, Almindelige bestemmelser

- **Regel 22 ophæves den 1. juli 2017**

Med de nye elektroniske registreringsformer er der ikke længere behov for en at opbevare synsrapporter m.v. i skibene, hvorfor kravet ophæves.

Økonomiske konsekvenser:

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med ophævelsen.

Administrative konsekvenser:

Der kan være en mindre administrativ byrdelettelse for de involverede skibe, men den betragtes som ubetydelig.

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

- **Regel 1.4.2 ophæves den 1. juli 2017**

Det nationale særkrav, for skibe der ikke sejler mere end 20 sømil fra nærmeste land, om at de for skibet krævede konstruktive brandsikringsmæssige bestemmelser skal opfyldes i alle tilfælde, ophæves. Dette begrundes med, at der i de internationale regler (SOLAS), ikke findes en særstilling for konstruktive brandsikringsmæssige bestemmelser. Særkravet gør det desuden vanskeligt at foretage en mere helhedsbaseret vurdering af sikkerheden for de pågældende skibe.

Økonomiske konsekvenser:

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med ophævelsen.

Administrative konsekvenser

Der er ikke administrative konsekvenser ved ophævelsen

[Kapitel II-2 N(1) Konstruktion - brandsikring, opdagelse og slukning af brand

- **Kapitlet ophæves den 1. juli 2017**

Med de seneste ændringer af bestemmelserne i "Fire Safety Systems Code - FSS-Code" er de internationale regler for CO2 anlæg bragt så nær som muligt til de danske regler på området. Under hensyntagen hertil er der ikke længere behov for dansk særregulering på området.

Økonomiske konsekvenser:

Der kan være en mindre økonomisk lettelse ved at nye skibe herefter (alene) skal opfylde de internationale krav. Med en besparelse i størrelsesordenen 10.000,- pr skib og en tilkomst på op til 10 skibe om året vil der være tale om en besparelse på ca. 100.000,- kr.

Administrative konsekvenser:

Der kan være en mindre administrativ byrdelettelse for de involverede skibe, men den betragtes som ubetydelig.

Kapitel II-2 N(3) Tillæg til bestemmelserne i kapitel 4 i "Fire Safety Systems Code (FSS-Code)"

• Kapitel ophæves den 1. juli 2017

Med de seneste ændringer af bestemmelserne i "Fire Safety Systems Code - FSS-Code" samt i IMOs vejledninger om kontrol af transportable håndildslukkere og om vedligehold og inspektion af brandbeskyttelsesanlæg og udstyr, er de internationale regler for periodiske eftersyn m.v. af ildslukkere tæt på de tilsvarende danske regler på området. Under hensyntagen hertil er der ikke længere behov for en sideløbende dansk særregulering.

Økonomiske konsekvenser:

Der kan være en mindre økonomisk lettelse for rederier idet trykprøvningsterminerne for visse specielle typer af ildslukkere forlænges. Udgifterne til trykprøvning af disse ildslukkere kan derfor halveres over en tiårig periode. Der er imidlertid kun tale om helt specifikke typer ildslukkere, som kun anvendes i ganske få skibe. En besparelse er derfor svær at opgøre idet det ikke umiddelbart er muligt at opgøre hvor mange danske skibe, der anvender denne type ildslukker. En trykprøvning af en tom ildslukker koster ca. 450,- kr. og disse ildslukkere skal fremover trykprøves hvert 10. år i stedet for hvert 5 år. På årsbasis vil der være tale om en besparelse på ca. 90 kr. pr ildslukker. Ca 680 skibe er omfattet af reglerne og det estimeres at hvert skib i gennemsnit har tre ildslukker om bord. Dette medfører, en årlig besparelse på $680 \times 3 \times 90 = 184.000,-$ kr.

Administrative konsekvenser:

Der kan være en mindre administrativ byrdelettelse for de involverede skibe, men den betragtes som ubetydelig.

Kapitel XXV – Forebyggelse af forurening med affald fra skibe

• Regel 10 ændres den 1. marts 2018

Med ændringen pålægges alle skibe med en bruttotonnage over 400 (MARPOL-skibe) at anvende en ny affaldsjournal for registrering af udledninger, afbrænding eller aflevering af skibsassald. I tillæg hertil skal bulkskibe tillige anvende en særlig affaldsjournal for håndtering af lastaffald.

Økonomiske konsekvenser:

Alle berørte skibe skal fremadrettet anvende en ny udgave af affaldsjournalen. Med en population på ca. 650 skibe og en pris på ca. dkr. 250,- pr (ny) journal er der tale om en samlet omstillingsomkostning på ca. 163.000,-.

Bulkskibe skal yderligere føre en særlig affaldsjournal for lastaffald. Med en population på ca. 10 skibe er der tale om en omstillingsomkostning ca. dkr. 2.500,- og med udskiftning af journalerne ca. hver 2ndet år en løbende årlig omkostning på dkr. 1.250 på årsbasis.

Administrative konsekvenser:

Der er ikke forøgede løbende omkostninger i forbindelse med føring af den ændrede skibsassaldsjournal, da skibene allerede fører en sådan.

For bulkskibenes udfyldelse af en lastaffaldsjournal er der tale om et begrænset merarbejde.

Ifølge Skibsregistret fandtes der 7 bulkskibe under dansk flag den 27. februar 2017. Med vægtet population på op til 10 skibe vurderes meromkostningerne derfor at blive:

- Omstillingsomkostninger 100 timer af ca. dkr. 600,- = 60.000,-
- Årlige omkostninger 50 timer af ca. dkr. 600,- = 30.000,-

Kapitel XXVI – Forebyggelse af luftforurening fra skibe

(System til dataindsamling vedrørendes skibes brændstofforbrug)

- Regel 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 22, 22A samt Tillæg IX og X ændres den 1. marts 2017

Der gennemføres en række ændringer som skal sikre at alle større skibe indsamler og rapporterer om deres brændstofforbrug til Administrationen eller en af denne bemyndiget organisation, som skal kontrollere oplysningerne og videreformidle dem til IMO's database over skibes brændstofforbrug. Hensigten hermed er at etablere et retvisende billede af den internationale skibsfarts energiforbrug.

Økonomiske konsekvenser

Der skal i de enkelte skibe etableres et system til indrapportering af de pågældende oplysninger. De krævede oplysninger kan skibene indhente i eksisterende afrapporteringssystemer, som i forvejen kræves efter bl.a. EU-reguleringen (Forordning 757/2015). Den øgede udgift til *etablering* af afrapporteringssystemet vurderes derfor at være begrænset. Det vurderes, at systemet vil koste ca. d.kr. 10.000,- pr. skib, svarende til $350 \times 10.000 = \underline{\text{d.kr. 3.500.000,-}}$

Administrative konsekvenser

Kravene gælder for skibe med en bruttotonnage på eller over 5000 og vil omfatte ca. 350 skibe. Disse skal dels revidere deres energieffektiviseringsplan (SEEMP), dels skal de årligt rapportere oplysninger om brændstofforbrug, sejlet distance, og tid til søs.

Der er visse *omstillingsomkostninger* forbundet med revision af skibenes SEEMP. Udgiften kan opdeles i to; udarbejdelsen af seemp og godkendelse af klassifikationsselskab og skønnes at blive:

Udarbejdelse af SEEMP $350 \text{ (skibe)} \times 12 \text{ (timer)} \times 600 \text{ (timeløn)} = \underline{\text{d.kr. 2.520.000,-}}$

Godkendelse af SEEMP $350 \text{ (skibe)} \times 5,500,- \text{ d.kr.} = \underline{\text{d.kr. 1.925.000,-}}$

De krævede oplysninger kan skibene indhente i eksisterende afrapporteringssystemer, som i forvejen kræves efter bl.a. EU-reguleringen (Forordning 757/2015). Den øgede årlige *afrapportering* vurderes derfor at være begrænset, svarende til: $350 \times 5 \text{ timer} \times 600 \text{ (timeløn)} = \underline{\text{d.kr. 1.050.000,-}}$

Herudover skal den årlige indrapportering *verificeres* af Søfartsstyrelsen hhv. en af samme bemyndiget organisation. Der vurderes at være tale om en årlig udgift pr. skib på ca. d.kr. 4.000, svarende til en årlig afgift på $350 \times 4.000 = \underline{\text{d.kr. 1.400.000,-}}$

Kvantificeringsskema for erhvervsøkonomiske konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<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>Kapitel I</p> <ul style="list-style-type: none"> Regel 22 - bilagsmappe <p>Kapitel II-2</p> <ul style="list-style-type: none"> Regel 1.4.2 - konstruktiv brandsikring <p>Kapitel II-2 N(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2 anlæg <p>Kapitel II-2 N(3)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ildslukkere <p>Kapitel XXV</p> <ul style="list-style-type: none"> Regel 10 - Affaldshåndtering 	<p>Direkte omkostninger til indkøb og vedligeholdelse af nyt udstyr, m.v.</p> <p>Ikke relevant</p> <p>Ikke relevant</p> <p>Ikke relevant</p> <p>Ikke relevant</p> <p>Indkøb af nye affaldsjournaler ca.</p>

		<u>163.000,-</u> Årlig fornyelse af affaldsjournaler ca. <u>1.250,-</u>
	Kapitel XXVI Regel 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 22, 22A samt Tillæg IX og X - System til dataindsamling vedrørendes skibes brændstofforbrug	Etablering af afrapporteringssystem ca. <u>3.500.000</u>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kapitel I <ul style="list-style-type: none"> Regel 22 - bilagsmappe 	Der forventes en ubetydelig besparelse
	Kapitel II-2 <ul style="list-style-type: none"> Regel 1.4.2 - konstruktiv brandsikring 	Der forventes ingen konsekvenser
	Kapitel II-2 N(1) <ul style="list-style-type: none"> CO2 anlæg 	Der forventes en ubetydelig besparelse
	Kapitel II-2 N(3) <ul style="list-style-type: none"> Ildslukkere 	Der forventes en årlig besparelse på ca. <u>184.000,-</u>
	Kapitel XXV <ul style="list-style-type: none"> Regel 10 - Affaldshåndtering 	Omstillingsomkostninger ca. <u>60.000</u> Løbende omkostninger ca. <u>30.000</u>
	Kapitel XXVI Regel 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 22, 22A samt Tillæg IX og X - System til dataindsamling vedrørendes skibes brændstofforbrug	Omstillingsomkostninger ca. <u>4.450.000</u> Årlig rapportering ca. <u>1.050.000</u> Årlig verificering af rapporteringen ca. <u>1.400.000</u>