



Nabotjek af overimplementering og nationale særregler for danskflagede skibe

18. november 2016

Indhold

1	Introduktion og sammenfatning	4
2	Danske særkrav i implementering af de internationale konventioner	12
3	Sammenligningen af de danske særkrav med krav i de fem lande	25
4	Opgørelsen af de erhvervsøkonomiske meromkostninger under dansk flag	31
	Bilag 1. Anvendte metoder til nabotjekket	43
	Bilag 2. Dokumentation for overimplementering og nationale særregler i den danske regulering (vedlægges elektronisk)	
	Bilag 3. Sammenligning af konventionsimplementering på tværs af lande (vedlægges elektronisk)	

1 Introduktion og sammenfatning

Nabotjekket ser specifikt på områder med danske særkrav. Her viser analysen, at der i Danmark er implementeret bebyrdende særkrav på tre konventionsområder. Samlet medfører særkravene en årlig erhvervsøkonomisk meromkostning på 57,8 mio. kr. i forhold til det lempeligste scenarie i de lande, der indgår i nabotjekket.

Nabotjekkets hovedkonklusioner er:

- Der er identificeret 33 danske særkrav, som falder inden for nabotjekkets afgrænsning
- Undersøgelsen viser, at særkravene giver en samlet årlig meromkostning på 57,8 mio. kr. for skibe på dansk flag sammenlignet med det lempeligste scenarie. Meromkostningen omfatter primært engangsomkostninger ved indflagning, men beløbet inkluderer også løbende omkostninger
- Rederne, der er interviewet i forbindelse med undersøgelsen, vurderer dog, at de ville afholde ca. 67 % af omkostningerne, uanset om særkravene fremgår af den danske regulering
- Søfartsstyrelsen opleves som en sparrings- og samarbejdspartner, hvilket kan bidrage til at nedbringe transaktionsomkostningerne ved at sejle på dansk flag.

Skibsfart er et globalt og yderst konkurrenceudsat erhverv. I disse år skærpes konkurrencen yderligere grundet blandt andet overkapacitet i markedet og en afmatning i den internationale efterspørgsel fra nye vækstmarkeder.

Danmark har historisk været en af verdens førende maritime nationer, der står for kvalitetsskibsfart. De lovgivningsmæssige rammevilkår er blandt de faktorer, der har betydning for, at Danmark kan opretholde positionen og tiltrække maritime aktiviteter under dansk flag. De lovgivningsmæssige rammer kan på den ene side medvirke til at underbygge positionen som et land, der står for kvalitetsskibsfart. På den anden side kan en omfattende national regulering og bebyrdende særkrav betyde, at rederier afholder sig fra at indflage skibe i Danmark med konsekvenser for skibsfartserhvervet i Danmark.

Internationalt er de lovgivningsmæssige rammevilkår og dermed standarderne i søfarten blevet harmoniseret gennem en årrække på både passager- og fragtområdet. Det skyldes, at flagstater i princippet er underlagt de samme konventioner, der gradvist bliver mere omfattende og dækkende. Det gælder for eksempel i relation til sikkerhed og sundhed til søs, konstruktionsmæssige krav til skibe, uddannelsesmæssige krav til søfolk osv.

De enkelte flagstater kan dog stadig til en vis grad beslutte, hvilke konkrete krav rederier skal efterleve. Både fordi konventionerne alene angiver minimumsbestemmelser og generelle krav, og fordi konventionerne i mange tilfælde også lader det være op til den enkelte flagstat at fastlægge, hvordan et konkret krav skal udmøntes. Et eksempel på det sidste er krav til straffbestemmelser, hvor konventionen alene angiver, at der skal udarbejdes passende regler på området.

Den høje grad af global regulering, der sikres af stærke internationale organisationer og globale classeselskaber, gør nationale særkrav til en undtagelsesvis forekomst. Organisationen IACS, sammenslutningen af classeselskaber, publicerer fælles fortolkninger af konventionerne, der i vid udstrækning udfylder mange af konventionernes brede formålsbestemmelser, hvor nationalstaterne formelt har ansvar for at udfylde bestemmelserne med detaljerede krav. Det betyder imidlertid også, at nationale særkrav, der afviger fra eller går videre end IACS' fælles fortolkninger, med høj sandsynlighed vil medføre irritation og afledte administrative byrder, da centrale aktører i branchen (for eksempel værfter, classeselskaber mv.) er bedst bekendt med de internationalt gældende fortolkninger og regelsæt. Selvom særkravenes direkte økonomiske byrder kan virke relativt små i nominelle termer, bør betydningen af en generel forvirring og irritation hos rederne ikke undervurderes.

Når det således i ganske vidt omfang er op til flagstater at udmønte konventionerne og stille nationale krav, skal flagstater som Danmark dermed også finde det optimale balancepunkt mellem at sikre kvalitetskibsfarten på den ene side og på den anden side begrænse unødige og bebyrdende særkrav for at være en globalt konkurrencedygtig maritim nation.

1.1 Regeringens implementeringsudvalg ønsker et eftersyn af implementeringen af internationale konventioner i søfartsreguleringen

Regeringens implementeringsudvalg har ønsket, at der foretages et eftersyn af de lovgivningsmæssige rammevilkår og specifikt af den danske implementering af en række internationale konventioner i dansk lovgivning.

Det er baggrunden for, at Søfartsstyrelsen har bedt Deloitte i samarbejde med Valling Ship Management og dr.jur. Kristina Siig, SDU, om at gennemføre et nabotjek af implementeringen af en række internationale konventioner.

Hensigten med nabotjekket er at afdække, om den danske implementering af de internationale konventioner medfører, at rederier, der har skibe under dansk flag, skal efterleve mere restriktive særkrav, end hvis de har skibe under andre flag, der kan påføre disse redere økonomiske byrder.

Krav, som nabotjekket fokuserer på, og som kan afføde byrder for rederierne og have erhvervsøkonomiske konsekvenser, omfatter:

- Tekniske og konstruktive krav til for eksempel skibes fysiske indretning.
- Administrative krav, for eksempel til tilvejebringelse af dokumentation og kontrol- og tilsynsopgaver.
- Uddannelses- og ansættelsesmæssige krav, der for eksempel omfatter, at søfarende skal have bestemte kvalifikationer for at varetage bestemte funktioner på skibene.

Hvis de lovgivningsmæssige krav har karakter af særkrav, kan de forekomme på tre måder: i) som overimplementering af konventionsbestemmelser, det vil sige, hvor Danmark har fastlagt mere restriktive og mere bebyrdende krav end minimumsbestemmelser i konventionerne, ii) som nationale særregler, som Danmark egenhændigt har fastsat, og som konventionerne ikke stiller krav om, og iii) som nationale særregler om forhold, som alle konventionslande er forpligtede til at fastsætte regler om, men hvor det i den danske lovgivning er gjort på en måde, der potentielt er mere restriktiv eller byrdefulde end i andre lande.

Hvis de danske særkrav er mere bebyrdende end i andre lande, kan de medføre meromkostninger for rederier, der ønsker at flage ind og drive skibe under dansk flag.

I nabotjekket er det konkret blevet undersøgt og sammenlignet, om de danske særkrav er mere bebyrdende end reguleringen på de tilsvarende områder i Norge, Storbritannien, Tyskland og Singapore og på Malta. Det skal i den sammenhæng nævnes, at de maltesiske myndigheder ikke har ønsket at medvirke i nabotjekket. Derfor er oplysninger om implementeringen af konventionerne på Malta alene baseret på research og fortolkning af deres lovgivning og har ikke kunnet bekræftes af myndighederne.

Det er ikke undersøgt, om landene har særkrav på andre områder end Danmark, eller om landene på anden vis opnår de samme formål, som søges opnået med de danske særkrav, for eksempel igennem tilsynspraksis eller cirkulærer uden direkte reference til de undersøgte konventioner.

Nabotjekket har desuden alene undersøgt reguleringen af lastskibe på 500 bruttoton og derover, eksklusive fiske- og passagerskibe.

1.2 Fokus i nabotjekket er udelukkende på lovgivningsområder med danske særkrav

Nabotjekket omfatter den danske regulering, der udspringer af eller har ophæng i fem internationale konventioner, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), International Convention on Load Lines (ILLC) og Maritime Labour Convention (MLC). De fem konventioner og deres indhold er kort præsenteret i tabel 1.

Tabel 1. Overblik over de fem konventioner

Konventioner	Indhold
SOLAS	Tekniske krav i relation til udstyr om bord og konstruktionsmæssige krav for skibe samt operationelle krav til skibe, rederier og flag- og kyststater.
MARPOL	Krav vedrørende forurening fra skibe.
STCW	Krav om uddannelse, træning, certificering og vagthold, der stilles til søfarende på skibe.
ILLC	Krav til skibets konstruktion og flydeevne (styrke og stabilitet).
MLC	Krav vedrørende søfartssociale forhold, tekniske krav til fysisk og psykisk arbejdsmiljø med ophæng i søfartssociale forhold og krav om flagstatskontrol/-tilsyn og krav om uddannelse og besætningsfastsættelser.

Nabotjekket af implementeringen af bestemmelserne i konventionerne har et afgrænset fokus på de konkrete særkrav, Danmark har valgt at indføre, og ikke på alle bestemmelser. Den internationale sammenligning og byrde-

beregning er således alene gennemført på områder, hvor Danmark har overimplementeret de internationale konventioners bestemmelser eller indført nationale særregler indenfor de internationale konventioners områder. Der er således ikke tale om en fuldt dækkende sammenligning af implementeringen af konventionerne i de fem lande på alle områder, men alene på de områder, hvor det som udgangspunkt er afdækket, at der er danske særkrav i forhold til konventionernes bestemmelser. Dette fokus betyder, at analysen ikke afdækker områder, hvor Danmark potentielt stiller mindre restriktive krav end de andre lande. Det samlede byrdeniveau tager således ikke højde for eventuelle besparelser, der derved opnås ved at have skibe på dansk flag.

Nabotjekket er endvidere afgrænset således, at der alene er foretaget en sammenligning af krav, der udspringer af de internationale konventioner på søfartsområdet. Regulering, der udspringer fra andre ressortministeriers områder, er ikke medtaget. Det gælder for eksempel de dele af miljølovgivningen i Meddelelser B, som hører under Miljøstyrelsen. Ligeledes findes på søfartsområdet en lang række arbejdsmiljøregler, som ikke har direkte op-hæng i konventionerne, men som bygger på en række EU-direktiver. Disse er heller ikke medtaget i nabotjekket, da Søfartsstyrelsens regulering på området i vid udstrækning baserer sig på den implementering af EU-direktiverne, der foretages i regi af Beskæftigelsesministeriet og Arbejdstilsynet. Dog er krav til sikkerhedsrepræsentanter, arbejdsmiljøkurser og søfartens arbejdsmiljøråd i styrelsens bekendtgørelse, Meddelelser A, inkluderet, da disse også indgår i MLC. De indholdsmæssige krav til skibsmedicin under MLC er i forbindelse med kortlægningen forudsat harmoniseret på EU-plan. De er dog efterfølgende medtaget i byrdeberegningen, da interviewede redere har oplyst, at der i praksis er markante prisforskelle på indhold af medicinkisten i mellem EU-lande. Det må betyde, at EU-harmoniseringen er suppleret med nationale krav.

1.3 Sammenfatning: Danmark har detaljerede særkrav på en række konventionsområder, der dog har begrænset erhvervsøkonomisk betydning

Kortlægningen viser, at Danmark på tre konventionsområder, SOLAS, STCW og MLC, har særkrav, der er udtryk for dels overimplementering, dels nationale særregler. Som det fremgår nedenfor, er der kun i begrænset omfang tale om overimplementering af konventionernes bestemmelser. Særkravene omfatter blandt andet krav om flugtveje ved indflagning af visse skibe, etablering af svømmebassin og kurser i skibsmedicin. På MARPOL- og ILLC-områderne er krav, der er fastsat i Søfartsstyrelsens regulering, ikke udtryk for overimplementering eller nationale særkrav, der bebyrder rederierne.

Der er i alt identificeret 26 særkrav indenfor SOLAS, for eksempel vedrørende krav til stålskærmning af lejdere, flugtveje mv., tre særkrav indenfor MARPOL, 13 særkrav indenfor STCW, for eksempel vedrørende krav om dansk sygdomsbehandlerekursus og arbejdsmiljøkursus for sikkerhedsrepræsentanter, to særkrav vedrørende ILLC og 54 særkrav indenfor MLC, for eksempel vedrørende svømmebassin, opholdsrum, belysning og ventilation (se tabel 4). En række af kravene kan henføres til implementering af EU-direktiver på arbejdsmiljøområdet. Jævnfør afgrænsningen indgår disse krav ikke i nabotjekket og byrdeopgørelsen.

Når der fokuseres på de udvalgte områder, der indgår i nabotjekket, viser sammenligningen med de øvrige lande i undersøgelsen, at den danske regulering er mere omfattende og bebyrdende end det mest lempelige scena-

rie på hvert enkelt område. Dog har Norge, Storbritannien og til dels Tyskland i lighed med Danmark også en lang række særkrav på de samme områder som Danmark. Singapore har gennemgående det lempeligste regime og i reglen en konventionsnær regulering, der understøttes af konsistent henvisning til IACS' standarder og fælles fortolkninger af konventionerne.¹ Den konventionsnære og standardbaserede implementering, der hvor landene selv skal fastlægge et regelsæt, er udtryk for en bevidst strategi om at sikre de lavest mulige transaktionsomkostninger for redere, der indflager og bygger skibe til Singapores flag.

Deloitte og Valling Ship Managements beregninger viser, at for en typisk skibstype, der indflages til dansk flag, er der en samlet meromkostning per skib på mellem 514.000 kr. og 823.000 kr. i forhold til det lempeligste scenarie og afhængigt af konkrete antagelser om medhold i dispensationsansøgninger. For nybygning til dansk flag estimeres meromkostningen til omkring 100.000 kr. De beregnede estimater fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Byrdeberegningsscenarier

Scenarie Antagelser	Indflagning til dansk flag – scenarie 1	Indflagning til dansk flag – scenarie 2	Nybygning til dansk flag	Samlet erhvervsøkonomisk byrde
	<ul style="list-style-type: none"> > 3.000 BRT lastskib bygget i 2013. Indflagning uden dispensationsansøgninger. 12 mand ombord (24 mand med skifte), heraf 50 procent udenlandske søfarende. Dansk skibsfører. Samlede ombygningsomkostninger hos værft er 33 procent lavere ved flere konstruktionsopgaver. 	<ul style="list-style-type: none"> Samme skibsstørrelse og driftsforhold som i scenarie 1. Indflagning med dispensationsansøgninger og medhold på to tredjedele af konstruktionssærkrav. 	<ul style="list-style-type: none"> Samme skibsstørrelse og driftsforhold som i scenarie 1. Ingen ekstra byggetid ved konstruktion af skibe til dansk flag, kun ekstra administrations- og materielomkostninger. Løbende omkostninger lig omkostninger for skibe der indflages (se scenarie 1 og 2). 	<ul style="list-style-type: none"> 32 årlige indflagninger, heraf 15 nybyggede skibe og 17 eksisterende skibe. 515 skibe under dansk flag. Inkluderer omstillingsomkostninger og løbende omkostninger, men er eksklusive de afgifter, rederne afholder til de Søfarendes Arbejdsmiljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd.
Meromkostning	823.269 kr.	514.119 kr.	100.228 kr.	57,8 mio. kr.

De samlede erhvervsøkonomiske konsekvenser af de danske særkrav er relativt beskedne. Det har ikke været muligt at fastsætte hvor stor en udgift meromkostningen udgør ift. rederens samlede omkostninger, på nær for indflagninger hvor rederne har vurderet at de danske særkrav udgør mellem 25 og 40 pct. af det samlede indflagningsbudget. For nybygninger, er den nominelle meromkostningen ganske lille relativt til de samlede omkostninger ved en nybygning. Som nævnt tidligere, er det imidlertid ofte de små økonomisk ubetydelige særregler, som medfører megen irritation og administration.

Deloitte og Valling Ship Management estimerer, at meromkostningen for samtlige rederier med skibe under dansk flag er på 57,8 mio. kr. per år i forhold til det scenarie, hvor Danmark havde implementeret krav lig de mest lempelige af landene i nabotjekket. Denne meromkostning omfatter dels de økonomiske konsekvenser af investeringer, dels forøgede driftsomkostninger som følge af efterlevelsen af særkravene. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at rederierne selv vil vurdere denne merudgift omkring 67 pct. lavere i forhold til rederierens almindelige praksis, da de i mange tilfælde vil opretholde tilsvarende krav af egen vilje, af hensyn til sikkerhed, sundhed og miljø jf. afsnit 4.3.

¹ Ift. MLC har Singapore i lighed med de øvrige lande også en række særkrav.

Estimatet afhænger af antallet af skibe, der indflages som henholdsvis nybygninger og eksisterende skibe og bestanden af skibe under dansk flag. Med hensyn til antal indflagninger baserer beregningen sig på, at der i gennemsnit indflages omkring 15 nybyggede og 17 eksisterende fragtskibe om året under dansk flag, hvilket har været tilfældet de seneste seks år.² Antallet af lastskibe over 500 bruttoton under dansk flag udgør 515 skibe i 2016.

Tabel 3 nedenfor lister de krav, der af rederne anses for at være de mest bebyrdende. Det er samtidig krav, der ikke genfindes i de øvrige lande i nabotjekket. Sikkerhedsrepræsentationen, det vil sige det afledte uddannelseskrav og den administrative praksis (herunder mødeafholdelse, inddragelse, dokumentationskrav mv.)³, der foreskrives om bord, er det mest bebyrdende særkrav, som er en løbende omkostning for rederne. Dog vurderes business as usual, jf. nedenfor, at være høj på området, da de fleste redere ville oprette ækvivalente løsninger i fravær af kravet. Disse løsninger ville dog ikke føre til samme høje omkostningsniveau, da de forventes at kunne integreres mere fleksibelt i redernes eksisterende sikkerhedskontrolsystemer. Derudover ses tre tekniske og konstruktive særkrav i top 5, hvilket er omstillingsomkostninger, der afholdes ved enten indflagning eller nybygning.

Tabel 3. Top 5-listen over de mest bebyrdende særkrav, per år

Krav	Erhvervsøkonomisk omkostning i DK (kr.)	Meromkostning i forhold til regler i lempeligste land (kr.)	Business as usual-omkostning (pct. af meromkostning) ⁴
Sikkerhedsarbejde (administration og organisering) og § 16-uddannelse*	24.341.523	24.341.523	76
Krav til sygerum og behandlingspladser	10.343.256	10.343.256	40
Krav til udendørs opholdsområde ved ombygning	5.319.046	5.319.046	0
Krav om indflagningssyn	2.365.832	2.365.832	12,5
Krav om to udgangsveje fra maskinrum og overvågningsrum	1.503.417	1.503.417	38

* Samlet opgørelse af krav for både administrativ praksis omkring sikkerhedsorganisation og uddannelseskravet.

Som det fremgår af byrdeberegningen af de enkeltstående mest bebyrdende krav, har Deloitte undersøgt og estimeret business as usual-omkostninger (BAU-omkostninger). BAU-omkostninger er et udtryk for de tekniske forbedringer og administrative eller uddannelsesmæssige aktiviteter, som rederne ville foretage, uanset om der stilles krav herom i reguleringen. BAU-omkostninger er specielt relevante i konteksten af de danske særkrav, da mange af dem relaterer sig til besætningsvelfærd og/eller sikkerhedsforanstaltninger, der går videre end konventionskravene. Karakteren af særkravene betyder, at der i nogle tilfælde er en klar afvejning af sikkerhedshensyn mod økonomiske hensyn. Sådanne afvejninger er meget forskellige fra reder til reder, og det er vanskeligt at estimere andelen af virksomheder, der vil reducere deres omkostninger på et område, som følge af at der

² Estimatet bygger endvidere på en række antagelser om det enkelte skib og antagelser om opnåede dispensationer.

³ <http://www.soefartsstyrelsen.dk/SikkerhedTilSoes/Skibssikkerhed/Arbejds miljoe/VejledningerArbejds miljoe/Documents/Sikkerhedsarbejde-om-bord-skibe.pdf>

⁴ Procent af meromkostningen, som rederne ville afholde, hvis ikke der var fastsat et lovkrav.

ikke længere stilles krav om det i reguleringen. BAU-omkostninger kan på baggrund af skøn fra rederne anslås til at udgøre omkring 67 procent af de samlede meromkostninger. Det er således sandsynligt, at over halvdelen af de estimerede meromkostninger på 57,8 mio. kr. ved de danske særkrav ville blive afholdt, selvom de ikke fandtes i de danske bestemmelser.

Kortlægningen af de danske regler viser i øvrigt, at de danske særregler i mange tilfælde er ganske detaljerede, og der er ligeledes eksempler på regler, der reelt ikke anvendes eller kan håndhæves. Eksempler på sådanne detaljerede krav er, at det fremgår, at kontorer på skibe skal forsynes med nødvendige møbler til kontorbrug, at vaskefaciliteter skal bestå af vaske-maskine, tørretumbler, strygebræt osv., at skabe til arbejdstøj skal være ventilerede, og at der skal være brætspil og mulighed for at se film og fjernsyn. Redere har påpeget, at disse regler er utidssvarende, og at detaljeringsgraden er unødvendig i kontekst af moderne rederivirksomhed.

Eksempler på krav, der ikke eller sjældent bliver anvendt eller håndhævet i praksis, er kravet om sødygtighedssyn, mulighed for at fastsætte særlige krav til ansættelsesforhold for søfarende under 20 år og krav om daglig rengøring af soverum.

1.4 Perspektivering og øvrige resultater af nabotjekket

De danske flagregler rummer en række særkrav, der samlet set udgør en erhvervsøkonomisk byrde for de danskflagede skibe. Som det er fremgået, er den samlede erhvervsøkonomiske byrde af en relativt beskeden størrelse, og merudgiften vil være marginal for mange redere set i forhold til deres samlede investerings- og driftsbudgetter. Det vurderes imidlertid også, at omkostningerne rammer de små og mellemstore rederier hårdere end de større, der har lettere ved at absorbere omkostningerne. For både nybygninger og indflagninger har de interviewede redere alle haft et afgrænset budget dedikeret til selve indflagningen eller registreringen under dansk flag. Ses der isoleret på de danske meromkostninger som andel af indflagningsbudgettet, er andelen af de omkostninger, der udspringer af danske særkrav, mere betydningsfuld. Tre af de interviewede redere i undersøgelsen har således anslået, at de danske særkrav udgør 25-40 procent af det samlede indflagningsbudget, hvilket i en meget konkurrenceudsat og økonomisk tynget branche kan være en afgørende forskel i valget af flag.

Den økonomiske meromkostning, der følger af de tekniske, administrative, uddannelses- og ansættelsesmæssige særkrav, er imidlertid kun et af de forhold, rederne inddrager i deres indflagningsbeslutning. Nabotjekket viser også, at der er andre forhold, der spiller ind i redernes vurdering af, hvor attraktivt det er at sejle under dansk flag.

Udover den klare tiltrækning ved et attraktivt tonnageskatningssystem og muligheden for skattefri personindkomst er det oftest fremhævede forhold af betydning for rederne et højt fagligt kompetenceniveau i Søfartsstyrelsen vis-a-vis andre flagstaters administrationer. Vurderingen er, at fagligheden ofte gør det lettere at forhandle ækvivalente løsninger på krav – både for nationale særkrav og konventionskrav. Mange af rederne har givet udtryk for, at de anser Søfartsstyrelsen som en sparrings- og samarbejds-partner snarere end en kontrollerende myndighed.

Det er derudover nævnt, at et dansk flag kan have en række spill-over-effekter i form af lettere rekruttering af udenlandske søfarende og direkte effekter i form af øget markedsadgang. Sidstnævnte skyldes i høj grad

Danmarks EU-medlemskab, hvilket i visse tilfælde er en formel og påkrævet adgangsbillet til forskellige markeder, herunder benzin- og oliemarkedet.

Førstnævnte relaterer sig til den gængse opfattelse af det danske flag som værende et kvalitetsflag, der sætter arbejdsmiljø og sikkerhed i højsædet. Det nævnes, at bemanning af udenlandske søfarende er markant lettere under dansk flag end under bekvemlighedsflag. På den måde er der en række positive effekter, blandt andet i form af generel goodwill, der er svære at opgøre nominelt, men som uden tvivl mindsker transaktionsomkostninger i forbindelse med bemanning og formentlig også bredere set (for eksempel havnestatskontrol, classesyn mv.).

På den anden side pointerer mange redere i de afholdte interview også et klart behov for endnu en sanering af den danske lovgivning på området. Det vurderes, at kompleksiteten i lovgivningen generelt bidrager til en forøget administrativ byrde. Det er imidlertid svært at udskille effekterne af denne kompleksitet i en egentlig byrdeopgørelse. Mange af rederne ser derudover et behov for at modernisere lovgivningen, så levn fra tidligere tiders meget intensive myndighedsinvolvering i forholdet mellem arbejdstager og arbejdsgiver blødes op.

1.5 Læsevejledning til rapporten

Rapporten er opbygget på følgende måde:

I kapitel 2 præsenteres kortlægningen af, hvor Danmark har formuleret nationale særkrav på de områder, som de fem konventioner dækker.

I kapitel 3 præsenteres sammenligningen af de danske særkrav med kravene på de tilsvarende områder i de fem sammenligningslande.

I kapitel 4 præsenteres resultaterne af beregningen af meromkostningerne ved de danske særkrav i forhold til reguleringen i det lempeligste land gennem opstilling af scenarier på de enkelte områder.

I bilagene er den anvendte metode i nabotjekket beskrevet i detaljer. Endvidere er vedlagt den detaljerede dokumentation for kortlægningen af de danske særregler. I et særskilt elektronisk bilag til rapporten er de konkrete regulatoriske bestemmelser fra landene samlet.

2 Danske særkrav i implementering af de internationale konventioner

Danmark har på nogle områder skærpede krav i implementeringen af SOLAS, STCW og MLC og har harmoniseret de danske bestemmelser på ILLC og Søfartsstyrelsens andele af MARPOL.

Som grundlag for nabotjekket er der gennemført en detaljeret kortlægning af samtlige regler på Søfartsstyrelsens område, der vedrører konventionerne, det vil sige lov om søfarendes ansættelsesforhold, lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning, Søfartsstyrelsens bekendtgørelser om henholdsvis Meddelelser A og B og en række andre bekendtgørelser. Disse bestemmelser er holdt op imod konventionernes bestemmelser med henblik på at afdække, hvor de danske regler er udtryk for henholdsvis overimplementering, rent nationale særregler eller nationale særregler som følge af internationale forpligtelser. Forskellen på disse beskrives nærmere i afsnit 2.1.

Kortlægningen har vist, at der i alt er 98 danske særkrav på områderne, der er dækket af de fem konventioner og nært beslægtede områder, herunder fx arbejdsmiljø med en overvægt af særkrav, der er udtryk for nationale særregler. Der er således identificeret otte eksempler på overimplementering, 29 nationale særregler og 14 nationale særregler som følge af internationale forpligtelser. Det største antal særkrav findes på arbejdsmiljøområdet og på sikkerhedsområdet.

De 14 nationale særregler, der følger af Danmarks internationale forpligtelser, er ikke nødvendigvis udtryk for, at de danske regler er mere bebyrdende. Det skyldes, at alle konventionslande skal fastlægge konkrete regler på disse områder, og at andre lande dermed også vil have nationale særregler. Desuden er en række krav i Søfartsstyrelsens regler ikke blevet vurderet, da disse falder udenfor afgrænsningen af nabotjekket jf. afsnit 1.2.

I dette kapitel præsenteres resultaterne af kortlægningen nærmere. Indledningsvist introduceres det kort, hvordan konventioner udmøntes i den nationale regulering og kan give anledning til forskellige typer særkrav. Herefter præsenteres de identificerede særkrav på de områder, som konventionerne dækker.

2.1 Den danske implementering af de fem internationale konventioner

De internationale konventioner på søfartsområdet udspringer af Danmarks medlemskab af International Maritime Organization, IMO, og International Labour Organization, ILO. Konventionerne forhandles af medlemslandene, hvor Søfartsstyrelsen repræsenterer Danmark ved forhandlinger af SOLAS, ILLC, STCW og MLC, mens Miljøstyrelsen har ansvaret for forhandlingerne af MARPOL med bidrag fra Søfartsstyrelsen på relevante områder. Konventionerne træder først i kraft, når et tilstrækkeligt antal lande har ratificeret konventionerne. Til forhandlingerne arbejder Søfartsstyrelsen for de danske interesser, der blandt andet omfatter højere international indsats mod pirateri, højere sejladsikkerhed i Arktis, fremme af bæredygtig skibsfart og reduktion af administrative byrder.⁵

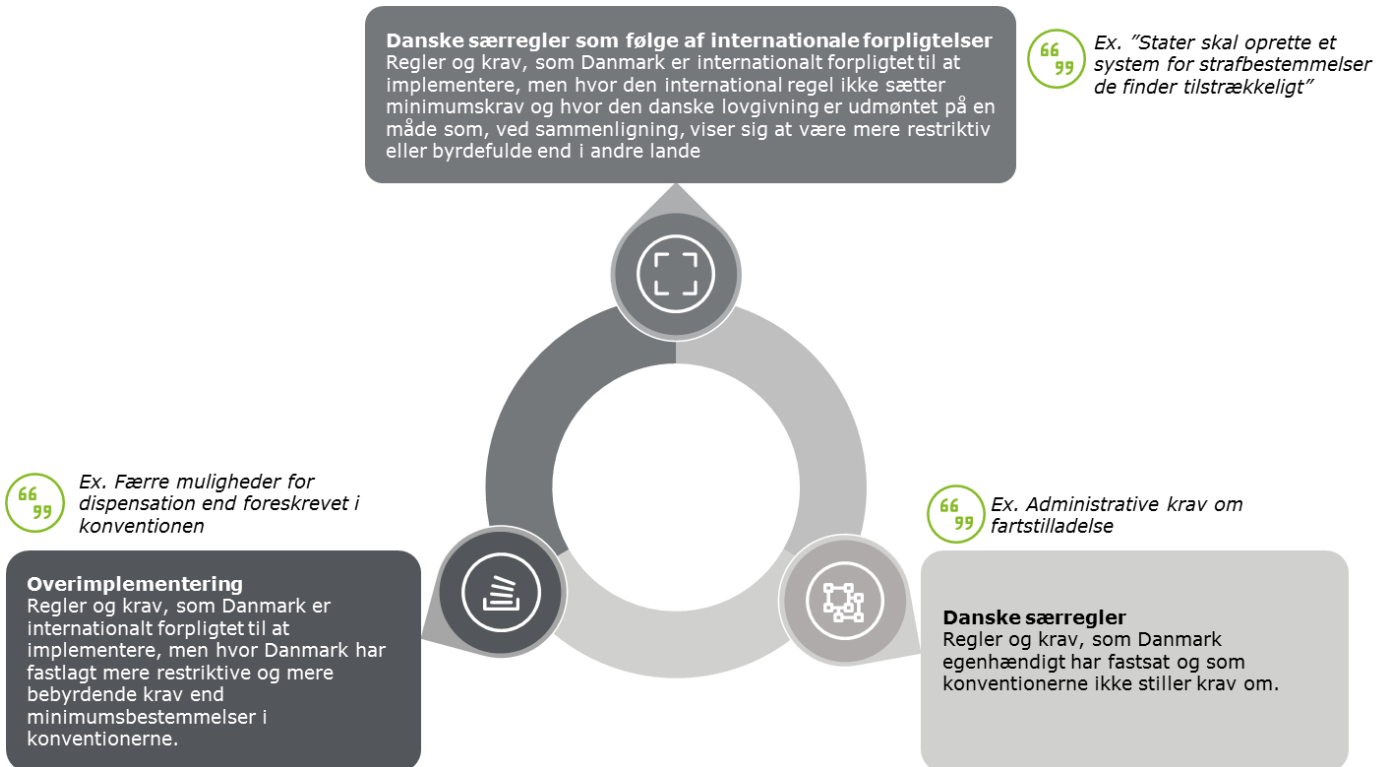
Når konventionen træder i kraft, og når der er vedtaget ændringer til den, skal Danmark og andre lande implementere bestemmelserne fra konventionen i den nationale regulering. Vælger Danmark at skærpe kravene i forbindelse med implementeringen eller fastholde allerede eksisterende restriktive krav i den nationale regulering, kan implementeringen betyde, at rederier skal efterleve mere bebyrdende krav ved indflagning i Danmark end i andre konventionslande.

Som nævnt ovenfor og illustreret neden for, kan der være tale om tre kategorier af særkrav:

1. Overimplementering af konventionsbestemmelser, det vil sige, hvor Danmark har fastlagt mere restriktive og mere bebyrdende krav end minimumsbestemmelser i konventionerne.
2. Nationale særregler, som Danmark egenhændigt har fastsat, og som konventionerne ikke stiller krav om.
3. Nationale særregler om forhold, som alle konventionslande er forpligtede til at fastsætte regler om, men hvor det i den danske lovgivning er gjort på en måde, der er mere restriktiv eller byrdefulde end i andre lande.

⁵ <http://www.soefartsstyrelsen.dk/Vaekst/IMO/Sider/default.aspx>

Figur 1. Forskellige kategorier af særkrav i den danske konventionsimplementering



Som nævnt indledningsvist, findes der danske særkrav indenfor alle tre ovenstående kategorier i den danske implementering af alle fem konventioner.

2.2 Danske særkrav i implementeringen af konventionerne

Deloitte's kortlægning viser, at der er implementeret 98 danske særkrav indenfor eller beslægtet med konventionernes tematiske områder, når man holder de danske regler op imod konventionernes bestemmelser.

Heraf er otte krav udtryk for overimplementering, 29 er udtryk for nationale særregler, og 14 nationale særregler følger af internationale forpligtelser. Herudover er der en række øvrige særkrav. De ligger tematisk indenfor konventionsområderne, men er udtryk for implementering af for eksempel andre konventioner eller EU-direktiver, blandt andet på arbejdsmiljøområdet. Overblikket over de identificerede særkrav fremgår af tabel 4.

Tabel 4. Fordeling af særkrav på konventionsområder og kategorier af særkrav

	Særkrav i alt	Særkravkategori				Særkrav indenfor nabotjekkets afgrænsning
		Overimple- mentering	Nationale særregler	Nationale særreg- ler ud fra interna- tionale forpligtelser	Øvrige særkrav	
SOLAS	26	5	10	1	10	9
MARPOL	3	0	0	0	3	0
STCW	13	0	7	3	3	4
ILLC	2	0	1	0	1	0
MLC	54	3	11	10	30	20
IALT	98	8	29	14	47	33

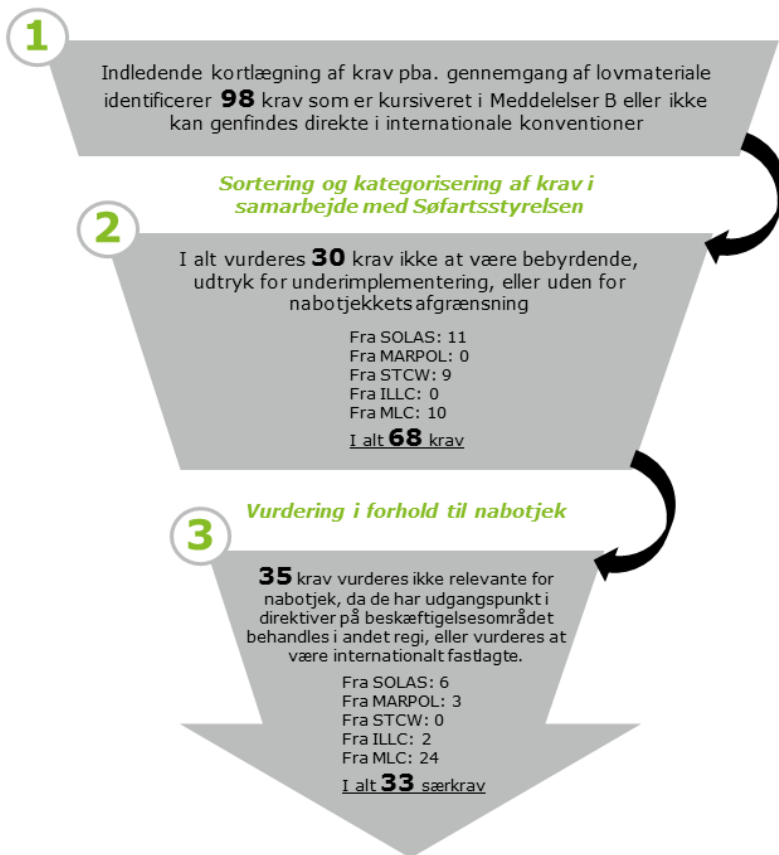
I forhold til den internationale sammenligning er der efter aftale med Søfartsstyrelsen foretaget en afgrænsning af de 98 kortlagte særkrav indenfor konventionerne og på tilstødende områder. Dette forklarer forskellen mellem i alt 98 identificerede særkrav i forhold til konventionernes bestemmelser og de 33 særkrav, der ligger indenfor nabotjekkets afgrænsning, jf. tabellen ovenfor.

Følgende særkrav er sorteret fra som beskrevet i afsnit 1.2:

- Krav, der stammer fra EU-direktiver, der er udmøntet af Arbejdstilsynet, og som danner grundlag for Søfartsstyrelsens regler (særlig relevant for arbejdsmiljøområdet).
- Krav, der efter konsultation med tekniske konsulenter og Søfartsstyrelsen ikke er vurderet bebyrdende. Det gælder for eksempel kravene indenfor MARPOL og ILLC.

Sorteringen er opsummeret i tabel 5.

Tabel 5: Opsummering på sorteringen af særkrav



For MARPOL skal det desuden bemærkes, at kortlægningen ikke omfatter de dele af MARPOL, som Miljøstyrelsen har ansvar for, hvorfor det ikke kan fastlægges, om der er danske særkrav i disse bestemmelser. Det er ikke undersøgt, om de frasorterede krav er implementeret mere eller mindre lempeligt i Danmark end i sammenligningslandene, eller hvilke byrder dette eventuelt måtte føre til.

Samlet betyder det, at i alt 33 særkrav indgår i nabotjekket af, om sammenligningslandene har implementeret tilsvarende krav, og hvilke meromkostninger det giver anledning til for skibe under dansk flag.

De danske særkrav, der indgår i den internationale sammenligning, findes indenfor SOLAS, STCW og MLC, mens det vurderes, at der ikke er bebyrdende særkrav indenfor MARPOL og ILLC. For MARPOL kan det konstateres, at særreglerne på Søfartsstyrelsens område har ophæng i henholdsvis Østersøaftalen⁶ eller anvendes som en lempelse. For ILLC kan det konstateres, at særreglerne svarer til klassereglerne eller anvendes som en lempelse.

Der skelnes mellem følgende typer krav: i) tekniske og konstruktive krav, ii) administrative krav og iii) uddannelses- og ansættelsesmæssige krav. En uddybning af omkostningsparametre kan ses i figur 2 nedenfor.

⁶ Memorandum om transport af farligt gods med ro/ro-skibe i østersøområdet («Østersøaftalen» også kaldet »Østersømemorandum«)

Figur 2. Den anvendte omkostningstypologi fordelt på forskellige kravtyper

	Tekniske og konstruktive krav	Administrative krav	Uddannelses- og ansættelsesretlige krav	Øvrig efterlevelsesomkostninger
S Krav	Nybygning til dansk flag Anskaffelsesomkostning til udstyr og materiel Forlænget konstruktionstid (<i>tid * personalegruppe</i>) Eksterne omkostninger Administration og forhandling	Administrativ efterlevelse <i>Hyppighed * Personalegruppe * tid</i>	Administrativ efterlevelse <i>Hyppighed * Personalegruppe * tid</i>	
	Indflagning af eksisterende skib til dansk flag Anskaffelsesomkostning til ekstra udstyr og materiel Administration og forhandling Produktionsstop Eksterne omkostninger ~ <i>forøget indkøbspris på skib</i>	Produktionsstop Eksterne omkostninger (klaseselskab, tilsyn, konsulent bistand mv.)	Anskaffelsesomkostning (rekvirering af kurser) Indirekte løn- og ansættelsesretlige udgifter	Afgifter o. lign.
	Omstillingsomkostninger CAPEX	Løbende omkostninger OPEX		Forskelligt CAPEX/OPEX

Indenfor sikkerhedsområdet (SOLAS) har Danmark en række særkrav, eksempelvis i forhold til flugtveje og farttilladelse, og 9 særkrav er indenfor nabotjekket afgrænsning. Der er tale om både tekniske og administrative krav.

Indenfor uddannelsesområdet (STCW) har Danmark en række særkrav om blandt andet anerkendelse af uddannelser og uddannelse som sygdomsbehandler. Tre af kravene falder indenfor nabotjekkets afgrænsning. Der er tale om både uddannelsesmæssige og administrative krav i nabotjekket af STCW.

Indenfor arbejdsmiljøområdet (MLC) har Danmark en række særkrav indenfor eksempelvis opholdsrummenes indretning og betaling til velfærdsråd, og 20 af kravene falder indenfor nabotjekkets afgrænsning. Der er en overvægt af tekniske krav, men også en del administrative i MLC-kravene.

De konkrete danske særkrav er listet i tabellerne nedenfor. Som det fremgår af tabellerne, udgør særkravene både tekniske/konstruktive krav, administrative krav og uddannelses- og ansættelsesmæssige krav. Det er angivet i tabellerne i kolonnen længst til højre, om det pågældende særkrav indgår i sammenligningen med de øvrige lande.

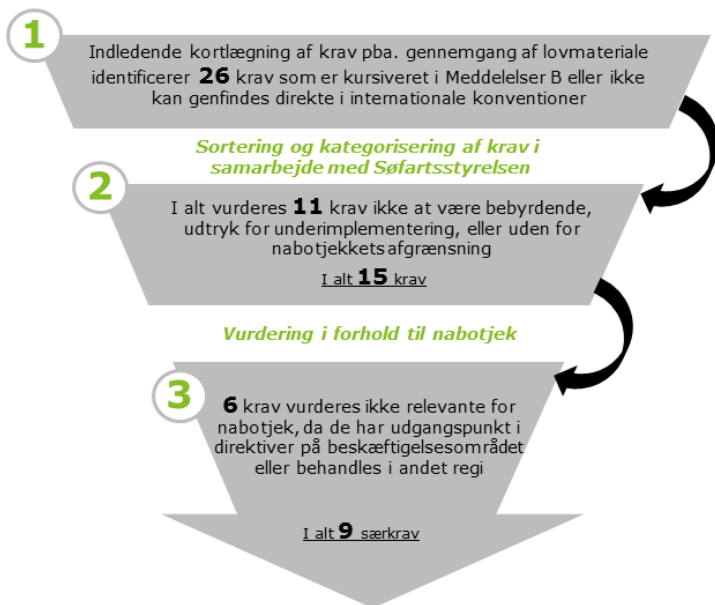
2.3 Særkrav indenfor de enkelte konventionsområder

Tabel 7 på næste side viser de kortlagte særkrav i relation til SOLAS, der er blevet vurderet om de har relevans for nabotjek. Kravene er både af administrativ og teknisk karakter og vedrører blandt andet krav til brandsikring og flugtveje, hvor det danske særkrav består i, at reglerne også gælder for ældre skibe og ikke kun nye, som SOLAS foreskriver.

Jf. tabel 5 falder nogle krav udenfor nabotjekkets afgrænsning som følge af implementering af EU-direktiver på arbejdsmiljøområdet. En række regler fra kortlægningen er ikke taget med i tabellen, men findes i kortlægningsmaterialet, jf. bilag 2. Det drejer sig om særregler, der i forbindelse med gennemgang og vurdering i samarbejde med Søfartsstyrelsen vurderes ikke at være byrdefulde, udtryk for "underimplementering" (dvs. mere lempe-

lig), ikke er relevante for skibe over 500 bruttoton eller kun gælder for passagerskibe, stammer fra COLREG eller ikke længere er en særregel på grund af nye internationale regler. Herefter af der sorteret en række krav fra, som kan være særregler, men som har ophæng i EU-direktiver på beskæftigelsesområdet, og derfor ikke er vurderet i denne analyse. Sorteringen er illustreret i tabel 6.

Tabel 6: Sortering af kravene fra kortlægningen (SOLAS)



Tabel 7: Særkrav på sikkerhedsområdet (SOLAS)

Særkrav	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Omfattet af nabotjek
			Overimplementering	Dansk særkrav	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
Krav om farttilladelse	SOLAS-relateret	Administrativt		X		Ja
Krav om bilagsmappe	SOLAS-relateret	Administrativt	X			Ja
Forbud mod reparation af materialer med asbest*	SOLAS-relateret	Teknisk				Nej
Krav til køleanlæg*	EU-direktiver på beskæftigelsesområdet	Teknisk				Nej
Ingen særlige undtagelsesmuligheder for skibe i kystnær sejllads	SOLAS	Teknisk	X			Ja
Krav til eftersyn af brandslukkere*	EU-direktiver på beskæftigelsesområdet	Administrativt				Nej
Krav om stålafskærmning under lejdere i maskinrum på skibe konstrueret efter 2012	SOLAS	Teknisk	X			Ja
Krav om to flugtveje fra værkstedsrum og overvågningsrum på skibe konstrueret efter 2012	SOLAS	Teknisk	X			Ja
Eftersyn, reparation og vedligehold af oppusteligt redningsmateriel	SOLAS	Administrativt			X	Ja
Krav om indsendelse af mønstringsrulle	SOLAS	Administrativt	X			Ja
Videresendelse af meteorologiske data	SOLAS	Administrativt		X		Ja
Regel 4 om tilgængelighed af dokumentation i relation til farligt gods og forholdsregler ved uheld for besætning*	EU-direktiver	Administrativt				Nej
Regel 7 om tilgængelighed af dokumentation i relation til farligt gods og forholdsregler ved uheld for besætning*	EU-direktiver	Administrativt				Nej
Specielle konstruktionskrav (eller undtagelser) for gas og kemitanke bygget før 1982*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Prammes bygning og udstyr	Havretskonventionen	Teknisk		X		Ja

* Reglen afviger fra SOLAS, men det er oplyst, at den fremgår af EU-direktiver, der er udmøntet af Arbejdstilsynet, og som ligger til grund for Søfartsstyrelsens regler. Derfor indgår reglen ikke i nabotjekket, og det er ikke vurderet, om der er tale om overimplementering, dansk særkrav eller dansk særkrav som følge af internationale forpligtelser.

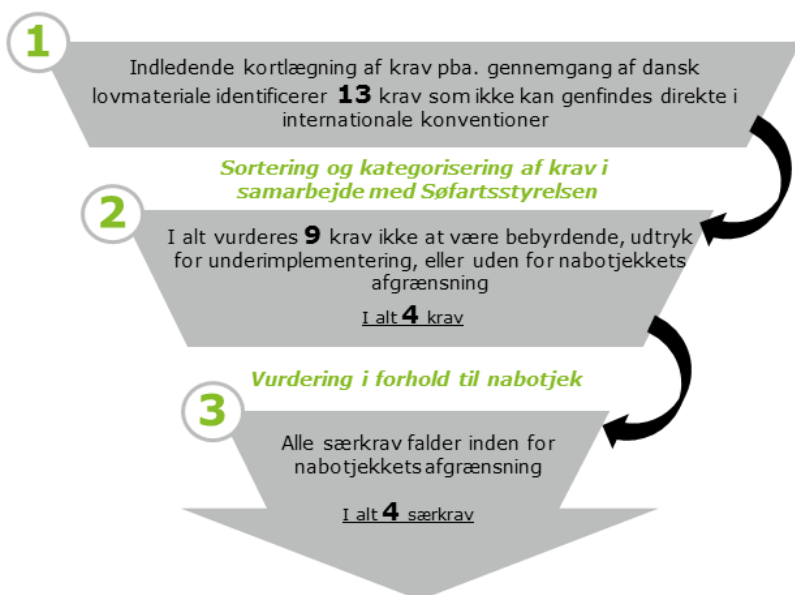
Tabel 8 viser kortlægningen på havmiljøområdet. Ingen af særkravene falder indenfor afgrænsningen af nabotjekket.

Tabel 8. Kortlægning af særkrav på havmiljøområdet (MARPOL, eksklusive Miljøstyrelsens bestemmelser)

Særkravet	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Omfattet af nabotjek
			Overimplementering	Dansk særregler	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
Behandling og opbevaring af kloakspildevand	Østersøaftalen	Teknisk				Nej
Luftforureningscertifikat	MARPOL	Administrativt				Nej
Overførsel af flydende last	MARPOL	Teknisk				Nej

Tabel 10 viser de danske særkrav på uddannelsesområdet. Sorteringen af kravene fra kortlægningen til tabel 10 er illustreret i tabel 9.⁷ Der er særligt tale om uddannelsesmæssige krav, men også om en del administrative.

Tabel 9: Sortering af kravene fra kortlægningen (STCW)



⁷ Udover de særkrav, som omfattes af nabotjekket under STCW, er det af nogle redere pointeret, at der er forvirring om, hvorvidt man i Danmark har en særegen uddannelseskategori i den "befarne skibsassistent", som er en uddannelsesstype der anvendes mest i Danmark og som i udlandet vil favne over to STCW-stillingsbetegnelser. En befarnes skibsassistent opfylder kravene i STCW-konventionens reglement II/5 (matros) og reglement III/5 (motormand). Det er således muligt for en udenlandsk søfarende at have begge kompetencer, hvorved vedkommende vil kunne indgå i besætningsfastsættelsen som befarnes skibsassistent. I praksis forefindes udenlandske søfarende med begge STCW-beviser relativt sjældent, hvorfor man ofte vil skulle mønstre ækvivalenter til befarnes skibsassistenter, såfremt disse indgår i bemanningsfastsættelsen. En besætningsfastsættelse for et større skib vil typisk indeholde krav om 2 befarnes skibsassistenter eller alternativt 2 matroser og 1 motormand. Dette forhold er særligt dansk, men indgår ikke i nabotjekket, da det ikke vurderes at medføre nogle direkte byrder for redere, som blot kan anvende udenlandsk stillingskategorier som ækvivalens til den danske stillingsbetegnelse.

Tabel 10. Kortlægning af særkrav på uddannelsesområdet (STCW)

Særkravet	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Omfattet af nabotjek
			Overimplementering	Dansk særregel	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
Anerkendelse af udenlandske uddannelses-certifikater	STCW	Uddannelsesmæssigt/administrativt			X	Ja
Digital indsendelse af besætningsdata	STCW	Administrativt		X		Ja
Sygdomsbehandlerkursus	STCW	Administrativt/uddannelsesmæssigt			X	Ja
Udenlandske skibsførere	STCW	Administrativt			X	Ja

Tabel 11 viser kortlægningen på lastlinjeområdet. De to særkrav falder udenfor nabotjekkets afgrænsning, da Danmark har implementeret regler, der svarer til klasseregler eller anvendes til lempelser.

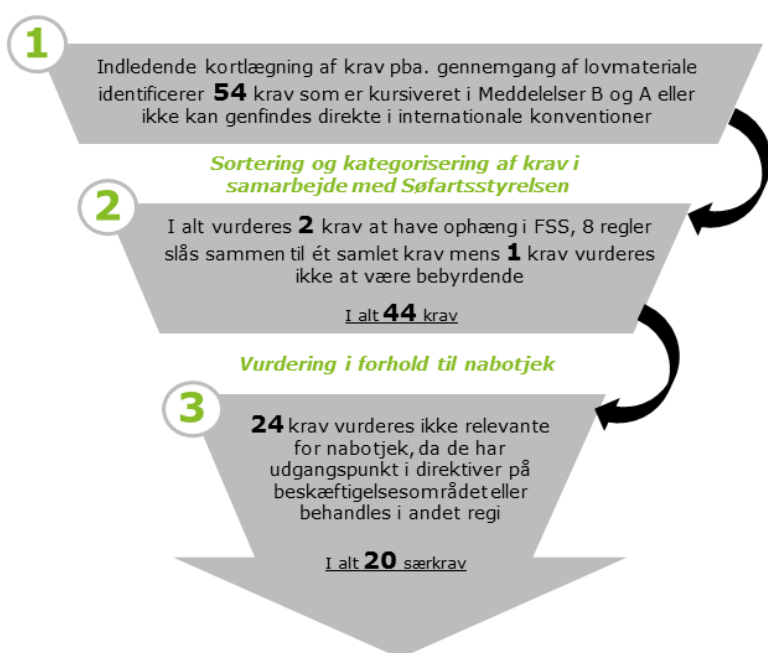
Tabel 11. Kortlægning af særkrav på lastelineområdet (ILLC)

Særkravet	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Omfattes af nabotjek?
			Overimplementering	Dansk særregel	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
Anerkendelse af beskyttelsesforanstaltninger	ILLC	Administrativt			X	Nej
Lastelinjemærket	ILLC	Administrativt		X		Nej

Tabel 13 viser kortlægningen af særkrav på arbejdsmiljøområdet. Der er tale om både administrative og tekniske krav. De tekniske krav retter sig mod den fysiske indretning af de søfarendes opholds- og soverum, mens de administrative omfatter betaling til velfærdsordninger og uddannelse i sikkerhedsarbejde. En væsentlig del af kravene indgår i Søfartsstyrelsens videre arbejde med Meddelelser A og indgår ikke i nabotjekket.

I forhold til kortlægningen, jf. bilag 2, indgår ikke alle kravene i tabel 12. Der er frasorteret regler, der har ophæng i FSS-koden, mens reglerne for centralanlæg for svejsning er slået sammen i nedenstående tabel, hvilket er illustreret i tabel 12.

Tabel 12: Sortering af kravene fra kortlægningen (MLC)



Tabel 13. Kortlægning af særkrav på arbejdsmiljøområdet (MLC)

Særkravet	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Indgår i nabotjek?
			Overimplementering	Dansk særregel	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
Krav til materialer i opholdsrum	MLC	Teknisk		X		Ja
Ventilation, luftkonditionering og varme	MLC	Teknisk		X		Ja
Belysning	MLC	Teknisk				Ja
Antal soverum	MLC	Teknisk	X			Ja
Skabe til arbejdstøj	MLC	Teknisk		X		Ja
Spiserum	MLC	Teknisk		X		Ja
Sanitære installationer	MLC	Teknisk	X			Ja
Omklædningsrum på skibe, der transporterer farlige stoffer*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Sygerum og akutbehandlingsplads	MLC + EU-direktiver	Teknisk	X			Ja
Vaskefaciliteter	MLC	Teknisk			X	Ja
Fritidsområder – udendørs	MLC	Teknisk			X	Ja
Kontorer	MLC	Teknisk			X	Ja
Fritidsrum – indendørs	MLC	Teknisk			X	Ja
Renholdelse og tilsyn		Teknisk		X		Ja
Drikkevandsanlæg	MLC og EU forordning	Teknisk/administrativt			X	Ja
Arbejdsrum og arbejdssteders indretning*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Mekanisk udsugning fra arbejdsrum og -steder*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Arbejdsrum til opbevaring og håndtering af maling mv.*	EU-direktiver	Teknisk/administrativt				Nej
Kabysudstyr*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Forebyggelse af nedstyrtning*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Diverse bestemmelser vedrørende svejsning med acetylen og oxygen*	EU-direktiver	Teknisk/administrativt				Nej
Bestemmelser vedrørende materialer til lysbuesvejsning mv.*	EU-direktiver	Teknisk/administrativt				Nej
Diverse bestemmelser om arbejdets tilrettelæggelse og udførelse*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Unge arbejde på skibe*	MLC og EU-direktiver	Teknisk/administrativt				Nej
Diverse bestemmelser om kemiske arbejdsmiljøpåvirkninger*	EU-direktiver	Teknisk/administrativt				Nej
Kræftfremkaldende stoffer og materialer*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Fysiske arbejdsmiljøpåvirkninger*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Støj*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Arbejde i eksplosionsfarlig atmosfære*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Tekniske hjælpemidler*	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Personlige værnemidler	EU-direktiver	Teknisk				Nej
Signalgivning, sikkerhedsskiltning, afmærkning og tegngiv-	EU-direktiver	Teknisk				Nej

Særkravet	Internationalt ophæng	Type krav	Kategori			Indgår i nabotjek?
			Overimplementering	Dansk særregel	Dansk særregel som følge af internationale forpligtelser	
ning**						
Undersøgelser, sygdomsbehandling og skibsmedicin*	MLC og EU-direktiver	Teknisk/administrativt		X		Nej
Arbejdsulykker*	EU-direktiver	Administrativt				Nej
Sikkerhedsarbejde (§ 16-kursus og krav til sikkerhedsorganisationens arbejde)		Teknisk/administrativt		X		Ja
Søfartens Arbejds miljøråd		Administrativt		X		Ja
Handelsflådens Velfærdsråd	MLC	Administrativt			X	Ja
Erstatning ved forlis eller havari	MLC	Administrativt			X	Ja
Kost på skibe	MLC	Administrativt			X	Ja
Hygiejnekompetencer*	MLC og EU-forordning	Administrativt				Nej
Skibskokke*	MLC og EU-direktiver	Administrativt				Nej
Betaling for sundhedstjek	MLC	Administrativt		X		Ja
Strafbestemmelser	MLC	Administrativt			X	Nej
Sødygtighedssyn		Administrativt		X		Nej

* Særkrav, der følger af EU-direktiver, hvor Arbejdstilsynets implementering danner grundlag for Søfartsstyrelsens udmøntning.

** Reglen afviger fra MLC, men det er oplyst, at den fremgår af EU-direktiver, der er udmøntet af Arbejdstilsynet, og som ligger til grund for Søfartsstyrelsens regler, eller af EU-forordninger, der har direkte retsvirkning i Danmark. Derfor indgår reglen ikke i nabotjekket, og det er ikke vurderet, om der er tale om overimplementering, dansk særkrav eller dansk særkrav som følge af internationale forpligtelser.

2.4 Øvrige særkrav

I forbindelse med indhentning af byrdeestimer fra de danske rederier gennem undersøgelsens interviewprogram er der blevet identificeret yderligere oplevede særkrav og byrdefulde danske regler og udmøntninger, der af forskellige årsager ikke er del af kortlægningen, eller som falder udenfor analysens afgrænsning. Dette drejer sig specifikt om:

- Krav til dræn på vogndæk, hvilket hovedsageligt er et krav, der retter sig mod passagerskibe, men hvor redere har peget på eksempler, der falder indenfor nabotjekket.
- Dispensationsansøgninger, hvor redere har redegjort for procedurer, risici og administration knyttet til ansøgninger om dispensationer fra diverse krav.
- Indflagningssyn, hvor redere har gjort opmærksom på, at Søfartsstyrelsens syn kan føre til omkostninger til transport (hvis skibet ikke er i Danmark) såvel som administrationsomkostninger.
- Indholdet i den danske lægeundersøgelse, hvor nogle redere har påpeget, at kravene er anderledes end i de internationale standardiserede lægetjek, eller at den særlige danske formular forhindrer anerkendelse af internationale lægetjek.
- Indholdet af den danske medicinkiste, hvor redere har påpeget, at det specifikke indhold og mærkningen af medicin medfører meromkostninger til indkøb og vedligehold af medicinkisten.

3 Sammenligningen af de danske særkrav med krav i de fem lande

Sammenligningslandene har ikke særkrav svarende til de danske på sikkerhedsområdet, men har i nogen grad særregler svarende til de danske på uddannelses- og arbejdsmiljøområderne.

Deloitte har sammenlignet de danske særkrav med reguleringen på de tilsvarende områder i Malta, Singapore, Norge, Storbritannien og Tyskland. På områder, hvor Danmark ikke har særkrav, er de tilsvarende krav i de andre lande ikke undersøgt. Dermed vil nabotjekket ikke indfange områder, hvor Danmark måtte have lempeligere krav end sammenligningslandene. Det bør også understreges at sammenligningen med maltesisk regulering er foretaget på baggrund af desk research, da myndighederne ikke har responderet på vores forespørgsel om interview. Der bør således tages forbehold for usikkerheder herved.

Sammenligningen viser, at landene i vidt omfang har en konventionsnær implementering. Der er dog forskelle, der blandt andet kommer til udtryk ved, at landene lægger forskellige hensyn til grund for deres maritime regulering. Der er i flere tilfælde foretaget en afvejning mellem sikkerhedshensyn på den ene side og at fremstå som en lempelig flagstat på den anden side.

Den danske regulering indeholder på de undersøgte områder ganske mange nationale og ofte detaljerede særkrav, der supplerer eller skærper konventionskravene. Det samme har Norge og Storbritannien, på de undersøgte områder dog i noget mindre omfang end Danmark. Singapore og til dels Tyskland har på de undersøgte områder i højere grad udmøntet et princip om en konventionsnær implementering. Singapore arbejder endvidere tæt sammen med classeselskaber for at sikre, at den administrative udmøntning af reglerne er på niveau med de internationale standarder, det vil sige IACS' fælles fortolkninger.








I det følgende præsenteres sammenligningen af reguleringen på de områder, hvor Danmark har særkrav, i detaljer.

3.1 SOLAS

Nabotjekket af de 9 SOLAS-relaterede krav er illustreret i tabel 14. Generelt er der ikke stor brug af nationale særregler i de andre lande på de områder, hvor Danmark har særregler. Norge og Tyskland har begge et enkelt sær-

krav på de undersøgte områder, Storbritannien og Singapore har ikke særkrav på de undersøgte områder, mens Malta tilsyneladende har et dokumentationskrav, der er mere restriktivt end Danmarks. Sidstnævnte skal dog læses med forbehold, da de maltesiske myndigheder ikke har deltaget i undersøgelsen.

Tabel 14. Sammenligning af landene på danske særkrav indenfor SOLAS

Tema	Regel i konvention	Danmark	Norge	Storbritannien	Tyskland	Singapore	Malta	Mere restriktiv end DK	Mere lempelig end DK
Farttilladelse	Konstruktions sikkerheds certifikat skal udstedes efter indflagnings syn eller fornyelse	Særkrav om fartstilladelse med fartsområde, vilkår, højeste antal personer og redningsmidler	Særkrav om fartstilladelse med fastsat fartsområde	Ikke nogen farttilladelse, der ikke ligger i konstruktionscertifikatet	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Udestår		
Dokumentation for oplysninger	N/A	Krav om bilagsmappe	Ingen særkrav	Udestår	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Særkrav om deklaration af elektronisk logbog samt korrekt træning af mandskab		
Kystnær sejlas	Mulighed for fritagelse af skibe i kystnær sejlas for visse sikkerhedsmæssige krav	Ingen mulighed for undtagelse fra brandmæssige krav	Som konventionstekst	Udestår	Undtagelser i bestemte områder og hvis der er få ombord.	Som konventionstekst	Udestår		
Eftersyn af oppustelige redningsveste mv.	Krav om eftersyn og service mindst hver 12. måned, dog mulighed for forlængelse til 17 måneder af trænet personale	Eftersyn og service må alene udføres af de af SFS godkendte personer eller servicestationer	Producenterne er godkendte til eftersyn og service	Producenterne er godkendte til eftersyn og service	Producenterne er godkendte til eftersyn og service	Som konventionstekst	Udestår	Ingen	Ingen
Mønstringsrulle	For passagerskibe skal mønstringsrullen udformes på en måde godkendt af myndigheden	Krav om indsendelse af mønstringsrulle	Gælder kun for passagerskibe	Mønstringsrullen skal forefindes men ikke godkendes på lastskibe	Gælder kun for passagerskibe	Som konventionstekst	Udestår		Øvrige lande
Flugtveje	For skibe bygget efter januar 2016 skal ledere i maskinrum være skærmet på undersiden af stål	Særkrav at reglen gælder for alle skibe uanset byggeår	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Udestår		Øvrige lande
Flugtveje	To flugtveje fra maskinrummet, hvoraf den ene skal lede til åbent dæk. Gælder skibe bygget efter 2016	Særkrav at reglen gælder for alle skibe uanset byggeår	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Udestår	Som konventionstekst	Udestår		
Meteorologiske data	Myndighederne skal opfordre til indsamling af meteorologiske data og tilbyde skibe hjælp til fortolkning af data	Særlig mulighed: pålægge skibe at indsende meteorologiske data	Frivillig rapportering	Frivillig ordning	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Udestår		
Pramme	N/A	Samme krav til pramme som SOLAS skibe	Individuelle krav	Samme eller mere simple standarder som SOLAS	Individuelle krav	Som konventionstekst	Udestår		





3.2 STCW

Nabotjekket af de tre STCW-relaterede særkrav fremgår af tabel 15. Generelt har Singapore ingen særkrav på de områder, der indgår i nabotjekket.

Nabotjekket viser desuden, at Danmark er det eneste land, hvor der er en restriktiv godkendelse af sygdomsbehandlerkurset, idet det alene udbydes af myndigheden i Danmark og Indien samt af en privat udbyder i Filippinerne. Herudover anerkendes kurser gennemført i et EU/EØS-land. De øvrige lande i nabotjekket anerkender kurser fra en bredere skare af lande og Singapore anerkender automatisk certifikater fra alle lande på STCW's White List. Dette er en lempeligere tilgang til uddannelseskravet, end det som håndhæves i Danmark.

Nabotjekket viser endelig, at både Norge, Storbritannien og Tyskland har krav om særlige kurser til udenlandske skibsførere i national søret, og at disse som oftest udbydes ved onlinekurser, som det også er tilfældet i Danmark.

Tabel 15. Sammenligning af landene på danske særkrav indenfor STCW

Tema	Regel i konvention	Danmark	Norge	Storbritannien	Tyskland	Singapore	Malta	Mere restriktiv end DK	Mere lempelig end DK
Digital indsendelse af materiale	SOLAS-relateret, men krav stammer fra BKG om skibes besætning	Besætningsdata skal sendes til SFS, hvis SFS anmoder om dette	Ingen særkrav	Certifikater kan tjekkes via en e-mailfunktion. Kaptajnen har ansvar for rigtighed.	Digital database	Ingen særkrav	Udestår	Ikke entydigt	
Anerkendelse af udenlandske uddannelses-certifikater	STCW Annex I: Order no. 1153 of 4 October 2007 on recognition of foreign certificates for service in merchant ships	37 landes beviser anerkendes uden ekstra eksamen	47 landes beviser anerkendes uden ekstra eksamen	47 + 19 landes beviser anerkendes uden ekstra eksamen	53 landes beviser anerkendes uden ekstra eksamen	STCW White List	STCW White List	Ingen	 + 
Sygdomsbehandling af kursister	STCW Annex 1 & 2 Table A-VI/1-3	De maritime sygdomsbehandlere kursus udbydes alene af SFS	Der findes en forskrift, der beskriver kravene. Alle kurser fra STCW-medlemmer anerkendes.	Der findes et certifikat til sygdomsbehandlere - 5 års krav om generhvervelse anerkendes.	Uddannelse på et hospital og opfriskning hver 5. år - ethvert hospital der opfylder kravene.	Ingen særkrav	Udestår		Alle øvrige lande
Udenlandske skibsførere og officerer	STCW Reg. 1-10 stk. 2	Særkrav til skibsførere om kendskab til danske regler, herunder kursus i søret og medicinkiste	Særkrav om kendskab til norsk søret	Særkrav om engelskkundskaber og juridiske og administrative procedurer, som testes mundtligt eller skriftligt	Særkrav om kendskab til tysk sprog og tysk søret	Ingen særkrav	Udestår	Ikke entydighed	















3.3 MLC

Resultatet af nabotjekket af de MLC-relaterede særregler fremgår af tabel 16-18. På MLC-området er der flere eksempler på, at de enkelte lande har formuleret regler, der afviger lidt fra konventionsteksten. Desuden omfatter nabotjekket også regler, der ikke fremgår af MLC, hvilket betyder, at reglerne ikke i alle tilfælde findes i sammenligningslandene.






Det overordnede billede viser, at de undersøgte danske bestemmelser er på niveau med eller mere restriktive end bestemmelserne i sammenligningslandene. Storbritannien, Singapore og Malta er de lande, der i flest tilfælde har den mest lempelige implementering på de undersøgte områder.

Af de potentielt mest byrdefulde særkrav kan fremhæves kravet om sygerum, hvor både Danmark og Tyskland stiller krav om behandlingsområde, og Tyskland desuden har krav om operationsstue i visse tilfælde. Særkravet om svømmebassin findes desuden også i Tyskland, dog med andre ækvivalente løsninger. § 16-kurset for sikkerhedsrepræsentanter findes ikke umiddelbart i sammenligningslandene, hvilket kan skyldes, at der typisk er instruktioner i sikkerhed i skibenes Safety Management System. De danske afgifter til henholdsvis arbejdsmiljøråd og velfærdsråd er heller ikke genfundet i de øvrige lande.

Tabel 16. Sammenligning af landene på danske særkrav indenfor MLC (1/3)

Tema	Regel i konvention	Danmark	Norge	Storbritannien	Tyskland	Singapore	Malta	Mere restriktiv end DK	Mere lempelig end DK
Opholdsrum	Materialer skal være egnede til interier og sikre et sundt indeklima.	Særkrav om godkendte materialer, lysmaling, fugtsikring, oplysning og dræn	Særkrav vedr. skridsikring, støjdæmpning og brug af stål i sanitære rum.	Som konventionstekst	Særkrav om skridsikre gulve, dræningsmuligheder, lyse farver og vandtæthed	Som konventionstekst	Særkrav til materialer herunder fugtsikring og skridsikring, lysmaling og forbud mod nitro-cellulose		
Ventilation	Der skal være tilstrækkelig ventilation i sove- og spiserum	Særkrav til gennemstrømningsareal, luftskifter pr. time, ventilationsrist i døre, max recirkulation, min. frisk lufttilførsel pr. time, luftkonditioneringsanlæg evner ved forskellige situationer	Særkrav til gennemstrømningsareal, støjdæmpning, mulighed for at standse ventilationen ved brand eller sygdom, max frisk lufttilførsel pr. time, luftkonditioneringsanlæg evner ved forskellige situationer	Særkrav om størrelsen på køjer BT.	Særkrav om back-up ventilation hvis systemet svigter, om mulighederne for service og inspektion	Særkrav om enten mekanisk ventilation eller elektriske blæsere, luftkonditioneringsanlæg på nye skibe.	Særkrav om luftkonditioneringsanlæg eller mekanisk ventilation eller naturlig udluftning.		 
Belysning	Soverum og messer skal være oplyst af naturligt lys og forsynet med passende kunstigt lys.	Definition af oplysning ved dagslys = muligt at læse avistryk. Særkrav om elektrisk sengelampe, anbefalede lysstyrker ved funktioner.	Definition af oplysning ved dagslys = muligt at læse avistryk = 0,14 m2 elektrisk sengelampe, glasflade pr. rum. Særkrav om kunstigt lys (= gns 150 lux), når det ikke er muligt at få tilfredsstillende dagslys, 2 elektriske lyskilder eller nødlys.	Særkrav om lampe ved sengen.	Særkrav om elektrisk læselampe ved seng, 2 uafhængige elektriske lyskilder eller nødlys	Definition af passende naturlig belysning = muligt at læse avistryk. Særkrav om min. 2 lyskilder eller nødlys, elektriske sengelampe	Definition af passende naturligt lys = muligt at læse avistryk. Særkrav om sengelampe, to lyskilder eller nødlys, guideliner til lux ved forskellige funktioner (svarende til eller lidt højere end DK).		 Ikke entydighed
Antal soverum	Individuelle soverum til alle søfarende, dog mulighed for undtagelser på skibe under 3000 BT og special purpose ships.	Alene mulighed for undtagelser ved special purpose ships.	Mulighed for undtagelser på skibe under 24 meter eller skibet bygget før 1992 på under 3000 BT. På lastskibe maksimalt 2 personer pr. soverum, flere på specialskibe.	Som konventionstekst	Mulighed for undtagelser på skibe under 3.000 BT og special purpose ships samt mulighed for 2 elever på samme rum, forudsat der findes et privat badeværelse	Prædefinerede grænser for antal personer i soverum skibe under 3000 BT og special purpose ships (op til 4 pr rum)	Tilladelse til max 2 personer per rum.		  
Skabe til arbejdsrum	Ingen	Ventileret skab uden for soverum til arbejdstøj	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	ingen	Ingen
Spiserum	Der skal være messer af passende størrelse, og der skal laves bestemmelser for, om der skal findes fælles eller separate messer	Særkrav til gulvareal (min. 1 m2 pr. person), særskilt spiserum for betjeningspersonale, godkendte siddepladser, størrelse på bordplads og materialer	Særkrav om godkendte siddepladser, bordpladens egenskaber, gulvareal pr. person (min. 1 m2)	Særkrav vedr. gulvplads (1,5 m2) pr. person	Krav om separate spiserum for officerer, når der er plads på skibet, min 1,5 m2 gulvplads, ryglen på siddepladser, fugtsikre materialer, min. Indretning i messen	Særkrav til gulvplads (min. 1,5 m2) pr. person, egenskaber for materiale på borde og stole	Særkrav om separate spiserum til skibsfører og officerer, gulvplads (min. 1 m2) pr. person, overflader på borde og stole		
Sanitære installationer	Bekvem adgang til sanitære faciliteter, separat for mænd og kvinder, i nærhed af broen og maskinrum - dog mulighed for undtagelse på skibe under 3000 BT, min 1 toilet, håndvask og bad for hver 6 søfarende, håndvask i hvert soverum medmindre der er private badeværelser, varmt og koldt vand på alle vaskepladser.	Skærpede muligheder for undtagelser. Særkrav for antal håndvaske, min. antal toiletter afhængig af BT, særskilt badeværelse for officerer på skibe over 5000 BT, min. antal badeværelser pr. person for skibe større end 25000 BT, godkendte materialer/modeller, skridsikert materiale på gulvene, opvarmning af baderum, adgangsforhold, baderum ved maskinrum	Lavere krav til antal installationer på eksisterende skibe, særkrav vedr. godkendte materialer til håndvask og bade, private baderum for officerer, baderum for forplejningspersonale, t, sikkerhed ved sauna, skærpede krav til antal håndvaske og toiletter, forskellige antal badeværelser ved forskellige BT, godkendte afløb.	Skærpede muligheder for undtagelser. Særkrav vedr. min. antal private eller semiprivate baderum for ved forskellige BT, forbud mod deling af semi-private badeværelser mellem officerer og øvrigt personale, særkrav til måtte eller greb i badet, krav om temperatur på varmt vand, godkendte toiletter, vaskerum uden for maskinrummet	Skærpede krav for antal bad og toiletter (1 for hver 4 søfarende), krav om toiletter i nærhed af navigationsbroen, motorrum og kontrolrum for skibe over 3.000 BT, særkrav om faciliteter for officerer på skibe over 5.000 BT og for alle søfarende på skibe over 10.000 BT. Særkrav til design og materialebrug til badeværelser.	Forskellige særkrav til antal toiletter ved forskellige BT, lavere krav til ældre skibe, særkrav om faciliteter ved radiorum, antal liter der skal være til rådighed pr. besætningsmedlem ved forskellige rejselængder, godkendte materialer, ventilation og opvarmning, adgang til badeværelser.	Skærpede muligheder for undtagelser. Særkrav til minimum antal toiletter ved forskellige BT, faciliteter ved radiorum, private baderum, antal baderum afhængigt af besætningsstørrelse, adgangsforhold til baderum, baderum ved maskinrum, materialer, godkendte toiletter, ventilation, indretning.	Ikke entydighed	Ikke entydighed
Sygerum	På skibe med over 15 besætningsmedlemmer der er i fart over 3 dage, skal der være dedikerede sygerum, der er tilgængelige ved alle vejforhold. Der kan gives dispensation ved skibe der alene indgår i kystnær sejlas.	Skærpet anvendelsesområde, særkrav vedr. antal senge, dørbredde, ventilation, indretning, klokkesnor, vaskerum, gulvareal, belysning og akutbehandlingsplads, forbud mod etagesenge.	Særkrav vedr. toilet i nærheden af sygerummet.	Generel undtagelse ved kystnær sejlas. Særkrav vedr. beliggenhed på skibet og placering af seng.	Særkrav om sygerum og behandlingsrum ved over 12 dages fart, krav om separat operationsrum hvis læge om bord, kommunikationsmidler, ekstranøgle i glasbox, adgang til sengepladser og 1 meters friplads, tilknyttet toilet, adgang til sygerum udefra	Særkrav for antal senge på sygerum og bade/toiletfaciliteter i nærheden af rummet.	Særkrav til placering, dørbredde, antal senge ved forskellige besætningsstørrelser, sengetyper, gardiner, ventilation, opvarmning og belysning, indretning, klokkestreng, sanitære faciliteter		  

Tabel 17. Sammenligning af landene på danske særkrav indenfor MLC (2/3)

Tema	Regel i konvention	Danmark	Norge	Storbritannien	Tyskland	Singapore	Malta	Mere restriktiv end DK	Mere lempelig end DK
Fritidsområder - udendørs	Der skal være adgang til udendørs dæk af passende størrelse	Særkrav om solsejl og svømmebassin.	Særkrav om arealet på dækket	Som konventionstekst	Krav om svømmepøl, sauna eller hobbyrum på skibe over 10.000 BT. Krav om solskærmning på udendørs dæk ved tropisk fart	Som konventionstekst	Som konventionstekst		
Kontorer	Alle skibe skal have kontorer til dæks- og motorafdelinger, dog mulighed for undtagelse af skibe under 3.000 BT.	Som konventionstekst plus angivelse af størrelse og inventar	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Som konventionstekst	Som konventionstekst		Alle øvrige lande
Fritidsområder - inde	Rekreative områder skal have passende faciliteter og muligheder for aktiviteter	Særkrav til inventar. Flere særkrav til faciliteter og ekstra rum på skibe over 8000 BT. Mulighed for dispensation for skibe under 1000 BT.	Særkrav til inventar, ekstra rum på skibe over 8000 BT, løbende vurdering af behov	Særkrav for inventar	Når det er praktisk muligt: særkrav om rygerum, tv, film, træningsudstyr, bibliotek, håndarbejdsudstyr, computer og kiosk	Særkrav til inventar og telekommunikation/internet	Særkrav om indretning, ekstra rum på skibe over 8000 BT.		
Renholdelse og tilsyn	N/A	Særkrav om daglig rengøring, om desinficering, inspektion og protokol	Særkrav om daglig rengøring, hovedrengøring, rengøring ved beboerskifte.	Særkrav til ugentlig inspektion med protokol	Krav om månedlig inspektion af opholdsrum og soverum. Krav om dokumentation i logbog	Særkrav om ugentlig inspektion med protokol	Særkrav for ugentlig inspektion og protokol		
Drikkevand	Medlemslandene skal stille krav om regelmæssig inspektion af drikkevandet og opbevaringsfaciliteterne	Særkrav vedr. drikkevand om kofferdam mod andre tanke, mandehuller, renehuller, dæksler, karme, mærkning, fuldsvejsning, godkendt overfladebehandling, egenskaber, luft- og påfyldningsrørs placering, pejleanordning, pumper, frostsikring, afløb, kontrol og tests, procedure ved forurening.	Særkrav om procedure ved forurening, prøvetagning.	Særkrav vedr. minimumsbeholdning af drikkevand	Kvalitet og system skal leve op til generel lovgivning	Ingen særregler	Særkrav for hyppigheden af inspicering af vandbeholdning (minimum én gang ugentligt) Særkrav om minimumsrationer pr. uge (45 Liter)		Alle øvrige lande
Vaskefaciliteter	Der skal være passende vaskefaciliteter	Krav om vaskemaskiner, tørremaskiner, strygejern og strygebrætter	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark		
Sikkerhedsarbejde	Krav om at der skal være en sikkerhedsgruppe ved 5 eller flere besætningsmedlemmer	Særkrav om sikkerhedsrepræsentant og kursus	Krav om sikkerhedsrepræsentant på alle skibe og krav om arbejdsmiljøudvalg ved besætninger på mindst 8. Uddannelse af alle medlemmer af sikkerhedsorganisationen i mindst 40 dokumenterede timer.	Oplyst: Direktivimplementering	Krav om sikkerhedsrepræsentant, men ikke egentlig træning	Krav om sikkerhedsråd, men ikke egentlig træning	Ikke identificeret i lovgivningen		
Finansiering af Handelsflådens velfærdsråd	Medlemsstaterne skal fremme velfærdsråd der skal tilse velfærdsfaciliteterne	Særkrav om betaling til handelsflådens velfærdsråd	Udestår	Udestår	Faciliteter planlægges af arbejdsmarkedets parter og subsidieres af regeringen	Ikke genfundet i lovgivningen	Ikke genfundet i lovgivningen		Ikke klarhed
Finansiering af søfartens arbejdsmiljøråd	N/A	Særkrav om betaling til søfartens arbejdsmiljøråd	Findes ikke	Findes ikke	Findes ikke	Ikke genfundet i lovgivningen	Ikke genfundet i lovgivningen		Alle øvrige lande

Tabel 18. Sammenligning af landene på danske særkrav indenfor MLC (3/3)

Tema	Regel i konvention	Danmark	Norge	Storbritannien	Tyskland	Singapore	Malta	Mere restriktiv end DK	Mere lempelig end DK
Erstatning ved forlis eller havari	Der skal ydes erstatning til søfarendes tab ved forlis eller havari	Særkrav om erstatningsstørrelser ved tab af ejendele om bord.	Særkrav om erstatningssatser	Ingen særkrav	Søfarende har ret til to måneders løn efter forlis eller havari	Maksimum erstatningskrav afhængig af international eller national fart	Ikke genfundet i lovgivning		
Kost på skibe	Krav om at lave regler der sikrer gratis, sund og nærende mad i passende mængder tilberedt under hygiejniske forhold	Særkrav om sammensætning efter klimatiske forhold, brug af friske/frosne råvarer, antal måltider	Særkrav om frisk mælk	Som konventionstekst	Som konventionstekst plus henvisninger til generelle nationale krav til fødevarer og drikkevand	Som konventionstekst	Som konventionstekst		+  
Betaling for sundhedstjek	Den søfarende skal have gyldigt sundhedscertifikat	Betales af skibsejeren	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark	Som i Danmark		

4 Opgørelsen af de erhvervsøkonomiske meromkostninger under dansk flag

De erhvervsøkonomiske meromkostninger for rederierne ved at have skibe på dansk flag fremfor at opfylde de mest lempelige krav i de undersøgte lande udgør samlet 57,8 mio. kr. per år. Heraf skønnes det, at mere end halvdelen af omkostningerne ville blive afholdt uanset de danske særkrav, da rederne finder dem nødvendige af hensyn til sikkerhed eller besætningens velfærd.

De danske særkrav på de udvalgte områder, der er omfattet af nabotjekket, medfører, at rederier med skibe under dansk flag har højere omkostninger end ved indflagning og drift af skibene under det lempeligste regime blandt sammenligningslandene.

Deloitte og Valling Ship Management har estimeret meromkostninger ved både indflagninger til dansk flag af eksisterende skibe, for nybygning til dansk flag, samt de løbende meromkostninger når skibe først sejler under dansk flag. Estimerterne for meromkostningerne er foretaget under forskellige antagelser om blandt andet opnåede dispensationer for opfyldelse af kravene hos Søfartsstyrelsen i forbindelse med indflagningen.

Det er beregnet, at meromkostningerne udgør 57,8 mio. kr. årligt. Dette tal er baseret på en antagelse om at der årligt indflages 32 skibe, og at der samlet er 515 danskflagede lastskibe, der berøres af de danske særkrav.

Dette kapitel indledes med at klarlægge, hvor mange skibe og redere der påvirkes af de danske flagregler, og som skal bære de erhvervsøkonomiske meromkostninger. Dernæst præsenteres resultaterne af beregningen af de erhvervsøkonomiske meromkostninger for de berørte rederier per type skib og per særkrav.

4.1 De berørte skibe

Der er indregistreret i alt 515 skibe over 500 bruttoton, eksklusiv fiske- og passagerskibe, i Dansk Internationalt Skibsregister. Skibene er ejet af 83 redere og udgør den population, for hvilke der er beregnet byrder.

Summen af byrderne for disse 515 skibe udgør således de samlede erhvervsøkonomiske omkostninger. Populationen er fastlagt på baggrund af data indhentet fra Dansk Internationalt Skibsregister og er illustreret i tabel 15. Det ses, at langt størstedelen af skibe registreret under dansk flag udgøres af containerskibe med en gennemsnitlig registertonnage på over 85.000 bruttotons. Næsthøjeste repræsenterede skibstype er mindre lastskibe med en gennemsnitlig registertonnage på omkring 3.000 bruttotons. Tilsammen udgør disse to skibstyper 43 procent af de indregistrerede skibe.

Analysen har forsøgt at tage højde for den store variation i skibstyper og -størrelser, som tabel 19 illustrerer. Det er sket ved at behandle særkrav relateret til specifikke skibstyper og -størrelser separat, mens særkrav gældende for alle skibstyper og -størrelser er indregnet som et gennemsnit af redernes omkostninger.

Tabel 19. Oversigt over populationen af skibe anvendt i analysen, 2016

Skibstype	Antal registrerede skibe	Kumulativ andel af registrerede skibe (procent)	Tonnage (sum)	Tonnage (gennemsnit)
Containerskib	125	24	10.816.392	86.531
Lastskib	96	43	320.378	3.337
Olie-kemikalie-tanker	84	59	1.240.122	14.763
Forsyningskib	48	69	200.215	4.171
Produkt-/olie-/kemitankskib	42	77	583.032	13.882
Pram/lægter	20	81	51.839	2.592
Ro-ro-lastskib	15	83	428.493	28.566
Olietankskib	13	86	506.756	38.981
Gasttankskib	11	88	383.895	34.900
Kemikalietankskib	10	90	70.794	7.079
Bugserskib	10	92	9.943	994
Tankskib	9	94	192.340	21.371
Produkttankskib	8	95	255.094	31.887
Bulkcarrier	7	97	198.272	28.325
Boreplatform	7	98	186.883	26.698
Vagtskib	4	99	3.346	837
Splitbarge	2	99	2.828	1.414
Isbryder	1	99	2.164	2.164
Hopper dredger	1	100	1.201	1.201
Sandsuger	1	100	940	940
Havundersøgelsesskib	1	100	586	586
Total	515	100	15.455.513	30.011

Note: Data anvendt til analysen er rekvireret fra DIS 08/2016.

En anden central antagelse anvendt i analysen vedrører det generelle aktivitetsniveau i Dansk Internationalt Skibsregister i form af årlige indflagninger og nybygninger til dansk flag. Da mange af de identificerede danske særkrav er omstillingsomkostninger, der afholdes af rederier ved indflagning og nybygning af skibe, er disse aktivitetstal meget centrale for udregningen af de årlige erhvervsøkonomiske byrder. Til dette formål er der trukket tal fra Dansk Internationalt Skibsregisters registreringsdatabase 2010-2016, jf. tabel 20.

Tabel 20. Oversigt over antal registreringer til dansk flag, 2010-2016

År	Indflagninger til dansk flag	Nybygninger til dansk flag	Samlet antal registreringer
2010	19	15	34
2011	19	16	35
2012	12	6	18
2013	14	9	23
2014	16	20	36
2015	18	26	44
2016*	17	10	17
Årligt gennemsnit	17	15	32

* 2016-tallene er lineært fremskrevet på baggrund af data fra forrige år, da året endnu ikke er afsluttet.

Da byrdeopgørelsen også omfatter administrative særkrav og særkrav i relation til uddannelses- og ansættelsesretlige bestemmelser, er der også indhentet data om antallet af søfarende på skibe under dansk flag. På baggrund af mønstringsdata fra Søfartsstyrelsen antages der at være omkring 9.500 søfarende, hvoraf det antages, at omkring 70 procent er udenlandske søfarende.

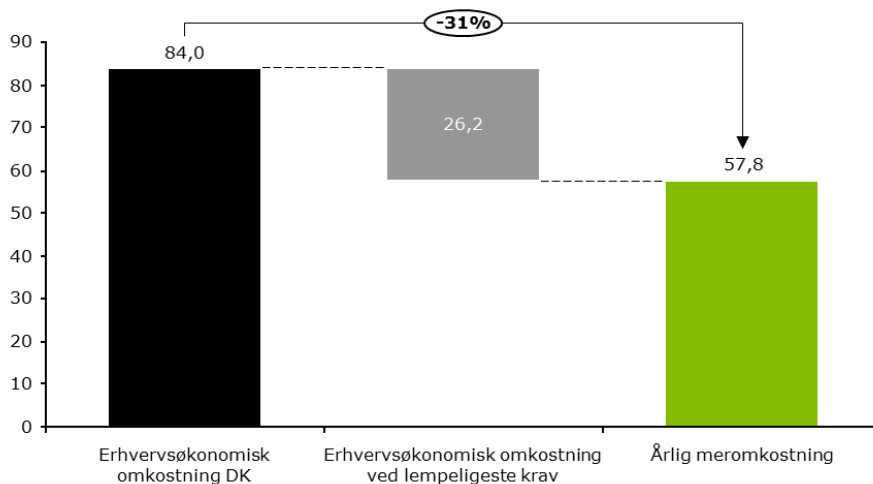
4.2 Erhvervsøkonomiske konsekvenser af danske særkrav

Der er opgjort byrder for i alt 33 danske særkrav. Det skal dog nævnes, at fem særkrav identificeret i kortlægningen ikke er medtaget i byrdeberegningen, fordi kravene var ens på tværs af sammenligningslande⁸. Samtidig er fem krav, som ikke blev identificeret i kortlægningen, blevet inkluderet i byrdeberegningen, da de interviewede redere har fremhævet dem som byrder. Dette gælder omkostninger til dispensationsansøgningsprocessen, indkøb af den danske medicinkiste, det danske indflagningssyn, særkrav om vogndæksdræn på ro-ro lastskibe og forhold omkring det danske sundhedsbevis for søfarende. Disse regler er markeret i afsnit 4.4.

Tilsammen estimeres en efterlevelse af de 33 særkrav at udgøre en meromkostning for rederier med skibe under dansk flag på omkring 57,8 mio. kr. årligt.

⁸ Disse omfatter krav om skab til arbejdstøj, krav til materialer i opholdsrum, krav til indretning af kontorer, krav til vaskefaciliteter og krav om betaling for sundhedstjek. Se i øvrigt bemærkningerne til reglerne i bilag 3.

Figur 3. Erhvervsøkonomiske omkostninger og meromkostninger ved særkrav omfattet af nabotjekket, mio. kr., 2016-priser



De egentlige efterlevelsescosts ved de danske særkrav beløber sig til 84 mio. kr. årligt, hvilket svarer til besparelsen, hvis kravene ikke eksisterede. Omkostningerne ved at efterleve de mest lempelige krav i sammenligningslandene beløber sig til 26,2 mio. kr. årligt. Således er meromkostningen ved at efterleve de danske krav estimeret til 57,8 mio. kr. årligt.

Deloitte og Valling Ship management vurderer, at denne meromkostning er relativt lav i en branche, hvor investeringsniveauet og de løbende driftsomkostninger er meget høje. Som andel af det samlede investerings- og driftsbudget for mange redere er meromkostningerne således marginale. Det vurderes imidlertid også, at omkostningerne rammer de små og mellemstore rederier hårdere end de større, der har lettere ved at absorbere omkostningerne. For både nybygninger og indflagninger har de interviewede redere alle haft et afgrænset budget dedikeret til selve indflagningen eller registreringen under dansk flag. Ses der isoleret på de danske meromkostninger som andel af indflagningsbudgettet, er andelen af omkostningerne, der udspringer af danske særkrav, mere betydningsfuld.

I opgørelsen af byrderne for de danske redere er der derudover blevet estimeret en business as usual-omkostninger (BAU-omkostninger). BAU-omkostninger er et udtryk for de administrative eller uddannelsesmæssige aktiviteter, som rederne vil gennemføre, eller indkøb og konstruktionsændringer, som rederne vil foretage, uanset om der stilles krav herom i reguleringen.

BAU-omkostninger er specielt relevante i konteksten af de danske særkrav, da mange af dem relaterer sig til besætningsvelfærd og/eller sikkerhedsforanstaltninger, der går videre end konventionskravene. Karakteren af særkravene betyder, at der i nogle tilfælde er en klar afvejning af sikkerhedshensyn mod økonomiske hensyn. Sådanne afvejninger er meget forskellige fra reder til reder, og det er vanskeligt at estimere andelen af virksomheder, der vil reducere deres omkostninger på et område, som følge af at der ikke længere stilles krav om det i reguleringen. BAU-omkostninger har på baggrund af skøn fra rederne vist sig at udgøre omkring 67 procent af de samlede meromkostninger. Tabel 18-20 forneden viser BAU-opgørelsen på kravniveau.

Modelleringen af de samlede erhvervsøkonomiske meromkostninger skal tage højde for den store kompleksitet på området og de mange forskellige

typer omkostninger, der inkluderes i modellen. Af samme årsag er den underliggende model bygget på en række variable antagelser, der gør det muligt at skabe et konfidensinterval omkring centerestimatet på 57,8 mio. kr. årligt. De to mest centrale parametre, som modellen bygger på, er henholdsvis en omkostningsparameter og en dispensationsparameter.

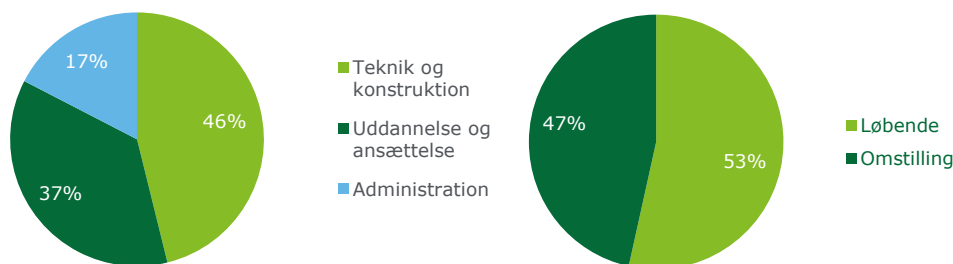
Førstnævnte er inkluderet ud fra en betragtning om, at gennemsnitsberegningen af efterlevelsedomkostningerne ved de enkelte krav er baseret på interview med 10 redere, og at centerestimatet således ikke med sikkerhed kan siges at være repræsentativt for branchens egentlige efterlevelsedomkostninger. Dispansationsparameteren er inkluderet, da den administrative praksis omkring dispensation for de danske særkrav i Søfartsstyrelsen er skønsbaseret. Det er således ikke muligt a priori at forudsige, hvilke særkrav rederne kan opnå dispensation for. Søfartsstyrelsen påpeger, at dette er en prioriteret praksis, der skaber fleksibilitet for rederne, men der findes ikke opgørelser for, hvor ofte dispensationer gives. Derfor er modellen bygget, så den kan tage højde for forskellige dispensationsscenarioer gående fra en meget restriktiv administrativ praksis til en mere lempelig praksis. Tabel 21 viser spredningen af omkostningsestimater omkring det præsenterede centerestimat. Tabellen illustrerer, at spredningen omkring det præsenterede centerestimat er stor, og at specielt antagelserne om dispensation for nationale særkrav har stor indflydelse på de faktiske meromkostninger.

Tabel 21. Omkostningsmatrix bygget på dispensations- og omkostningsantagelser

		Dispansationsantagelser		
		Lempelig (30%)	Medium (75%)	Restriktiv (90%)
Omkostningsantagelser	Høj (125%)	kr. 61.482.386	kr. 73.930.961	kr. 78.080.531
	Medium (100 %)	kr. 48.520.972	kr. 57.837.909	kr. 60.943.588
	Lav (75%)	kr. 35.559.559	kr. 42.429.638	kr. 43.806.644

Omkostningsnedbrydningen i figur 4 nedenfor viser, at størstedelen af meromkostningerne stammer fra tekniske og konstruktionsmæssige særkrav (~46 procent) efterfulgt af uddannelsesmæssige og ansættelsesretlige særkrav. Specielt de tekniske og konstruktionsmæssige krav ses oftest som en omstillingsomkostning ved indflagning eller nybygning til dansk flag. Det afspejles i diagrammet til højre i figur 4, der viser, at 47 procent af omkostningerne ved indflagning er omstillingsomkostninger.

Figur 4. Nedbrydning af omkostninger på omkostningsparametre



Note: Afgifter til Handelsflådens Velfærdsråd (velfærdsafgift) og Søfartens Arbejds miljøråd (arbejds miljøafgift) indgår ikke i opgørelsen.

Opgørelsen af meromkostningerne ved dansk flag på 57,8 mio. kr. årligt indregner ikke de byrder, der pålægges rederne gennem afgiftsoprævning for henholdsvis Søfartens Arbejds miljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd. Disse omkostninger falder under øvrige omkostninger og fremgår af tabellerne i bilaget. Redernes årlige omkostninger til finansiering af disse institutioner er estimeret til 6,7 mio. kr. og er meromkostninger, da de sammenligningslandene ikke har tilsvarende obligatoriske medlemskaber af sociale arbejds miljøinstitutioner. Det fleste redere, Deloitte har været i kontakt med, har imidlertid udtalt, at institutionernes virke er meget brugbart, og at BAU-omkostningerne således er meget høje.

4.3 Omkostninger for forskellige typer skibe

De samlede erhvervsøkonomiske meromkostninger skal forstås som summen af byrder på tværs af mange forskellige skibstyper, skibsstørrelser, driftssituationer og besætningssammensætninger. For at gøre det samlede tal mere håndgribeligt, er det derfor brugbart at bygge omkostningsscenerier for udvalgte skibstyper i forskellige driftsmæssige situationer.

Nedenstående figur 5 viser tre omkostningsscenerier. Scenerierne tager udgangspunkt i tre situationer: 1) en indflagning af et skib under 3.000 bruttoton bygget i 2013, hvor rederen ikke ansøger om dispensation for nogen danske særkrav, 2) en indflagning af et tilsvarende skib, hvor rederen søger og får dispensation for en række særkrav og 3) en nybygning af et tilsvarende skib til dansk flag. I forhold til de driftsmæssige forhold antages det, at besætningen består af 12 søfarende (24 i alt med dobbeltskift), hvoraf 50 procent er udenlandske søfarende, mens skibsføreren er dansk statsborger.

Figur 5. Omkostningsscenarier for specifikke skibstyper og driftssituationer

Type	Erhvervsøkonomisk omkostning ved krav i Danmark	Erhvervsøkonomisk omkostning ved krav i scenarie	Erhvervsøkonomisk meromkostning
Indflagning til dansk flag			
Scenarie 1 antagelser:			
<ul style="list-style-type: none"> >3000 BRT lastskib, bygget i 2013 Indflagning uden dispensationsansøgninger 12 mand ombord (24 mand med skifte) heraf 50 % udenlandsske søfarende Dansk skipper Samlet ombygningsomkostninger hos værft er 50% lavere ved flere konstruktionsopgaver 			
Omstilling	kr. 901.660	kr. 78.391	kr. 823.269
Løbende årlig	kr. 158.545	kr. 41.923	kr. 116.622
Scenarie 2 antagelser:			
<ul style="list-style-type: none"> Samme skibsstørrelse og driftsforhold som ovenstående Indflagning med dispensationsansøgninger og medhold på centrale konstruktionssærkrav 			
Omstilling	kr. 592.509	kr. 78.391	kr. 514.119
Løbende årlig	kr. 158.545	kr. 41.923	kr. 116.622
Nybygning til dansk flag			
Scenarie 3 antagelser:			
<ul style="list-style-type: none"> Samme skibsstørrelse og driftsforhold som ovenstående Ingen ekstra byggetid ved konstruktion af skibe til dansk flag, kun ekstra administration og materielomkostninger Løbende omkostninger lig for indflaggede skibe 			
Omstilling	kr. 783.960	kr. 683.672	kr. 100.288
Løbende årlig	kr. 158.545	kr. 41.923	kr. 116.622

*Note: Den anvendte omkostningsantagelse er sat til modellens center-estimat, og der bør indregnes et konfidensinterval på +- 25%
Afgiftsomkostninger til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd er ikke inkluderet.*

Figuren viser, at omstillingsomkostningerne for registrering af et skib af den givne størrelse varierer mellem 514.119 kr. og 823.269 kr. for indflagning, og at de udgør cirka 100.288 kr. for en nybygning til dansk flag. Udregningen viser klart, at omstillingsomkostningerne er markant højere ved indflagning end ved nybygning. Ligeledes ses det, at dispensationspraksis har relativ stor betydning for, hvor høje meromkostningerne ved indflagningen bliver. De løbende omkostninger er ens i de tre scenarier, 116.662 kr. årligt, da driftsforholdene antages at være ens.

Omstillingsomkostningerne for indflagningsscenarioet dækker over omkostninger til konstruktion af en ekstra flugtvej fra maskinrum, materialekrav til og afskærmning af lejdere, indkøb af den danske medicinkiste A og indretning af et sygerum med akutbehandlingsplads. Derudover antages der at være omkostninger til indretning af et fritidsrum, herunder et rygerum, og behov for at indrette et ekstra sovekammer i apteringen på specialskibe under 3000 BT, som ikke kan søge dispensation til to-mandsrum under danske regler. For dispensationsscenarioet udelades omkostningerne til indretning af ekstra sovekammer og til indretning eller konstruktion af sygerum og behandlingsplads.

De løbende omkostninger dækker kursusafholdelse for besætningen, oprettholdelse af sikkerhedsgruppen ombord, løbende indkøb og supplering af den danske medicinkiste, håndhævelse af dokumentationskrav i form af udfyldt bilagsmappe, rekvirering af dansk lægeundersøgelse for udenlandske besætningsmedlemmer mv.

En række rederier har eksisterende businesscases for merprisen for en indflagning til dansk flag sammenlignet med det mindst omkostningsfulde europæiske flag (dette er i mange rederes optik det maltesiske flag), da det at

sejle under EU/EEA-flag ofte vil være en formaliseret driftsforudsætning for mange virksomheder, specielt i olie- og kemikaliebranchen, hvor der eksisterer stærke brancheaftaler. I forhold til de præsenterede businesscases er de tal, der præsenteres i tabel 16, højere. Det skyldes, at rederne i deres businesscases ikke har indregnet BAU-omkostningerne, i de tilfælde at de overlapper med et dansk særkrav. Således vil mange redere anse de faktiske meromkostninger for indflagning og nybygning til dansk flag som værende mellem 65 og 70 procent lavere end de tal, der er præsenteret i tabellen.

I forhold til forskellen mellem omkostningerne ved dispensationsscenarioet og scenariet uden dispensationer bør det noteres, at flere redere har anført, at dispensationer ikke regnes ind i businesscasen for valg af flag, da ansøgningerne ikke kan antages at blive imødekommet. Hvis man vælger at købe et skib, der ikke lever op til danske særkrav, vil mange redere således indgå i dialog med Søfartsstyrelsen forud for beslutningen om at flage dansk. Denne administrative omkostning, der ligger forud for valget af dansk flag, er ikke opgjort i denne analyse.

4.4 Omkostninger ved de enkelte særkrav

Deloitte har også opgjort meromkostningerne for individuelle særkrav. Nedenfor ses en detaljeret oversigt over de kortlagte særkrav, deres erhvervsøkonomiske omkostninger i Danmark og under et givet regulatorisk scenarie og de udregnede erhvervsøkonomiske meromkostninger. De viste opgørelser bygger på en række antagelser om særkravets faktiske effekt for redere under dansk flag.

De store forskelle i særkravenes karakter gør det vanskeligt at sammenligne de uvægtede byrdeopgørelser. At sammenligne det administrative krav om en udfyldt bilagsmappe ombord på skibe med et konstruktivt krav om to nødudgange fra et maskinrum eller et krav om uddannelse i den danske medicinkiste er vanskeligt, da byrderne materialiserer sig på forskellige niveauer i tid og rum. Med andre ord er kravet om en udfyldt bilagsmappe en *løbende byrde*, der finder sted på *et skib*, hvorimod det konstruktive krav er en *omstillingsbyrde*, der afholdes af en *reder ved indflagning*. Forskellen i det analytiske niveau gør det vanskeligt at sammenligne kravene på andre niveauer end det samlede erhvervsøkonomiske, hvilket er den opgørelse, som nedenstående tabeller anvender. I bilag 1 fremgår beregningerne af de uvægtede byrder, der ligger til grund for den erhvervsøkonomiske opgørelse.

Tabel 22. Byrdeberegning af danske særkrav i relation til SOLAS

Type krav		Omkostninger ved krav i Danmark (kr.)	Omkostninger ved krav i scenarie (kr.)	Erhvervsøkonomiske meromkostninger (kr.)	BAU-omkostninger (%)	
Ingen særlige undtagelsesmuligheder for skibe i kystnær sejlads	Teknisk og konstruktionsmæssigt	Løbende	<i>Byrder ikke opgjort</i>			
Krav om materiale til og afskærmning af lejdere i maskinrum		Omstilling	973.062	0	973.062	56
Krav om to udgangsveje fra maskinrum og overvågningsrum		Omstilling	1.503.417	0	1.503.417	38
Prammes bygning og udstyr		Løbende	<i>Byrder ikke opgjort</i>			
Dræn på vogndæk*		Omstilling	167.690	0	167.690	-
Krav om udstedelse af farttilladelse sideløbende med andre certifikater	Administrativt	Omstilling	93.065	0	93.065	-
Krav om udfyldt bilagsmappe ombord		Løbende	599.658	0	599.658	40
Eftersyn, reparation og vedligehold af opusteligt redningsmateriel		Omstilling	<i>Byrder ikke opgjort</i>			
Krav om videresendelse af meteorologiske data til Søfartsstyrelsen		Løbende	0	0	0	-
Dispensationsansøgninger**		Omstilling	193.297	0	193.297	-
Indflagningsyn***		Omstilling	2.365.832	0	2.365.832	-

* Ved interview er dette særkrav blevet fremhævet som relevant for ro-ro-lastskibe omfattet af nabotjekket. Kravet har ikke indgået i den oprindelige kortlægning, men reder argumenterede, at scenariet af BAU skulle være omkostningsfrit, da særkravet er specielt dansk.

** Dispensationsansøgninger indgår ikke som noget specielt dansk særkrav, men den administrative byrde er afledt af redernes arbejde med de danske særkrav og er derfor inkluderet i opgørelsen.

*** Indflagningssynet har ikke været en del af den oprindelige liste over bebyrdende særkrav, men er inkluderet, da mange redere har påpeget uhensigtsmæssigheder og omkostninger i forbindelse hermed.

Af de krav, der relaterer sig til SOLAS, findes de mest markante meromkostninger ved de tekniske og konstruktive krav om henholdsvis afskærmnings- og materialekrav til lejdere og krav om to flugtveje fra maskinrum og maskinkontrolrum. De danske særkrav, som det er beskrevet tidligere, består i, at alle skibe bygget efter 1. juli 2012 skal opfylde kravet. I SOLAS-konventionen finder kravene kun anvendelse for nybyggede skibe efter 1. januar 2016. Således er kravene gældende for alle indflagninger, der finder sted af skibe bygget efter 1. juli 2012.⁹

Mange redere har vedrørende kravet om flugtveje pointeret, at Søfartsstyrelsen tillader ækvivalente løsninger, men kun midlertidigt. En sådan løsning kunne være ekstra brandslukningsudstyr i kontrolrummet eller lignende. Eftersom disse løsninger kun accepteres midlertidigt, antages det, at alle eksisterende skibe, der indflager til dansk flag, skal gennemgå en konstruktiv forandring. Det har ikke været muligt at kvalificere antagelsen om, hvor stor en andel af de indflagede skibe der allerede lever op til kravet.

Af de administrative krav nævnes indflagningssynet af de fleste redere som værende en mærkbar meromkostning ved indflagning og nybygning til DIS. Indflagningssynet skal finde sted senest seks måneder efter registreringen, og hvis skibet ikke ligger i Danmark, skal rederen afholde omkostningerne i forbindelse med synet. Administrativ praksis i det lempeligste land er, at classeselskaber alene afholder syn og således også dækker det danske indflagningsyn. Omkostningerne til dette er beregnet til omkring 73.000 kr. per afholdt syn og inkluderer foruden de direkte omkostninger til Søfartsstyrelsen også administration og planlægning, bemanning af skibsfører og/eller seniorofficer på syningsdagen og tabte produktionsomkostninger.

⁹ Redere har pointeret, at der også er et særkrav relateret til indkøb af brandudrustning og en kompressor til genopfyldning af iltflasker om bord. Det argumenteres af Søfartsstyrelsen, at der er tale om en lempelse af de krav, som står beskrevet i SOLAS. Det har imidlertid været pointeret i samtlige interview med redere, at der er en meromkostning på dette område ved indflagning til dansk flag, da brandudstyr (herunder branddragt mv.) udskiftes, og der installeres en kompressor. I relation til installation af en kompressor pointeres det, at rederen er formelt tilladt at følge SOLAS og have to reserveladninger af iltflasker som alternativ. Den nuværende formelle valgfrihed resonerer således tilsyneladende ikke med, hvordan kravet forstås i industrien.

Tabel 23. Byrdeberegning af danske særkrav i relation til STCW

	Type krav		Omkostninger ved krav i Danmark (kr.)	Omkostninger ved krav i scenarie (kr.)	Erhvervsøkonomiske meromkostninger (kr.)	BAU-omkostninger (%)
Krav om kendskab til den danske medicinkiste og udbudsrelaterede problematikker. Øverst: grundkursus, nederst: genopfriskning og supplerings.	Uddannelsesmæssigt	Omstilling	777.241	495.491	281.750	68
		Løbende	2.269.062	1.411.861	857.201	62
		Omstilling	150.491	150.491	-	61
		Løbende	6.561.738	4.798.271	1.763.467	76
Uddannelse af udenlandske skibsførere i dansk søret						
Krav til lægeundersøgelse*						
Digital indsendelse af mønstringsdata**	Administrativt	Løbende	2.216.961	0	2.216.961	17
Løbende		411.806	370.625	41.181	91	
Omstilling		101.388	0	101.388	20	
Ansøgninger om anerkendelsesbeviser og påtegningbevis						

* Kravet til lægeundersøgelse er ikke et specifikt dansk særkrav, men Danmark har særkrav til, hvad lægeundersøgelsen skal indeholde, og ikke alle STCW White Listed landes certifikater godkendes. I praksis fører dette til administrative byrder, da alle udenlandske søfarende skal rekvirere et dansk sundhedsbevis og medbringe danske sundhedstjeklister til lægeundersøgelsen.

** Kravet om digital indberetning af mønstringsdata er allerede ved at blive afskaffet af Søfartsstyrelsen.

For særkrav, der udspringer af STCW og andre relaterede uddannelses- og ansættelsesmæssige byrder, er kravet til uddannelsen som sygdomsbehandler og kendskab til medicinkisten fremhævet som en betydelig byrde. Det er særligt det faktum, at kurset i Europa kun udbydes på Fanø, der giver ekstra rejsetid og planlægning for rederne. Selvom Danmark på nuværende tidspunkt anerkender certifikater fra seks EU-lande, og at certifikater fra andre EU-lande anerkendes såfremt det godkendes af Søfartsstyrelsen, fremgår det klart af interview med redere, at man opfatter reglerne som værende udtryk for, at kurset skal tages på Fanø eller på de dansk-administrerede kursuscentre i henholdsvis Manila og Mumbai.

Kravene til den danske lægeundersøgelse er af nogle redere fremhævet som store i forhold til andre lande (der opleves flere punkter i undersøgelsen). Herudover har rederne måttet sende nymønstrede søfarende til en dansk lægeundersøgelse, selvom de havde et gyldigt sundhedsbevis, der dog var på international standard, hvilket opleves som unødigt bureaukratisk.

Tabel 24. Byrdeberegning af danske særkrav i relation til MLC

Type krav		Omkostninger ved krav i Danmark (kr.)	Omkostninger ved krav i scenarie (kr.)	Erhvervsøkonomiske meromkostninger (kr.)	BAU-omkostninger (%)	
Krav til ventilation i apteringen m.m.*	Teknisk og konstruktionsmæssigt	Omstilling	10.831.421	9.477.493	1.353.928	95
Krav til belysning		Omstilling	722.256	0	722.256	67
Krav til soverum		Omstilling	1.563.721	0	1.563.721	50
Krav til spiserum		Omstilling	0	0	0	-
Krav til sanitære installationer. Øverst: ingen udnyttelse af dispensation for under 3.000 bruttoton skibe, nederst: særregler om toilet og omklædning nær maskinrum.		Omstilling	0	0	0	-
Krav til sygerum og behandlingspladser. Øverst: ingen dispensationsmulighed, nederst: særkrav til behandlerplads mv.		Omstilling	0	0	0	-
Krav til udendørs opholdsområde. Øverst: svømmebassin og solsejl ved nybyg, nederst: ved indflagning.		Omstilling	10.343.256	0	10.343.256	47
Krav til udendørs opholdsområde. Øverst: svømmebassin og solsejl ved nybyg, nederst: ved indflagning.		Omstilling	1.894.948	0	1.894.948	25
Krav til opholdsrum		Omstilling	5.319.046	0	5.319.046	0
Krav til opholdsrum		Omstilling	307.609	0	307.609	25
Krav til renholdelse af og tilsyn med opholdsrum	Administrativt	Løbende	3.577.611	509.687	3.067.924	93
Krav til drikkevandsanlæg**		Løbende	2.383.383	0	2.383.383	50
Erstatning ved forlis/havari		Løbende	0	0	0	-
Danske særregler til de specifikke krav til medicin mv.*** Øverst: indkøb af dansk medicinkiste A, nederst: årlig genopfyldning.		Omstilling	3.070.628	2.533.268	537.360	83
	Løbende	7.878.790	6.500.002	1.378.788	83	
Sikkerhedsarbejde (organisation og administration)	Uddannelses- og ansættelsesmæssigt	Løbende	21.031.243	0	21.031.243	81
Sikkerhedsuddannelse af sikkerhedsrepræsentanter (§ 16)		Løbende	3.310.280	0	3.310.280	40
Kost i skibe		Løbende	0	0	0	-
Finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd (velfærdsafgift)	Øvrigt	Løbende	3.016.795	0	3.016.795	100
Finansiering af Søfartens Arbejdsmiljøråd		Løbende	3.698.634	0	3.698.634	100

* Kravene til ventilation i apteringen er baseret på argumenter om, at nybygning af apteringsområde koster mellem 10 og 15 procent mere under de danske særkrav. De fleste redere har imidlertid været mere interesserede i at tale om kravene til punktudsugning, når ventilationskravene i apteringen præsenteres. Dette særkrav er imidlertid afledt af arbejdsmiljølovgivning.

** Kravene til drikkeanlæg er specielt i forhold til krav om test af drikkevandskvalitet. Mange redere pointerer, at systemet for indsendelse af vandprøver er meget ufleksibelt og dyrt i forbindelse med rekvirering af akkrediterede laboratorier. Selvstændige test af drikkevandets kvalitet kan foretages uden de samme udgifter og efterspørges af flere redere.

*** Indholdet af den danske medicinkiste indgår ikke i den oprindelige kortlægning, da området er omfattet af EU-direktiver på arbejdsmiljøområdet. Det er imidlertid blevet fremhævet af redere, at de specielle regler om danske mærkater og særligt indhold i kisten udgør meromkostninger, hvorfor de er inkluderet i opgørelsen.

For særkrav, der udspringer af MLC, kan særligt fremhæves de krav, der stilles til uddannelse af sikkerhedsrepræsentanter. Flere af rederne i interviewene har oplyst, at de som led i deres Safety Management System (SMS) uddanner i området, og at de dermed godt selv kan – og i nogen grad allerede har erfaring med at – afholde kurserne.

Kravet om akutbehandlingspladser og sygerum vejer tungt i opgørelsen, hvilket skyldes, at det kan være omkostningsfuldt at indkøbe hospitalsudstyr mv. Rederne har dog også oplyst, at de finder kravet relevant, og at de i nogen grad har kunnet implementere ækvivalente løsninger på området.

Kravet om svømmebassin er et krav, som flere redere søger og opnår dispensation fra. Enkelte redere har oplyst, at svømmebassinet ikke bidrager til velfærden, da det ikke anvendes, mens andre har oplyst, at det er med til at gøre de danske skibe til attraktive arbejdspladser. Et enkelt rederi bygger alle nybygninger efter DIS-standarder, mens de øvrige rederier ikke ville bygge svømmebassin på skibe, der ikke skulle indflages i DIS – uagtet at det kan påvirke besætningsvelfærden positivt.

Bilag 1. Anvendte metoder til nabotjekket

Nabotjekket er gennemført med anvendelse af en række konkrete dataindsamlings- og modelleringsmetoder i de forskellige faser af projektet. Metoderne sammenfattes i det følgende.

1. Screening og kortlægning af den danske regulering

Som led i kortlægningen er det indledningsvist blevet afklaret med Søfartsstyrelsen, hvilke nationale bestemmelser der udspringer af de fem konventionsområder og eventuel tilgrænsende regulering. Herefter er de pågældende bestemmelser blevet gennemgået og sammenholdt med konventionsbestemmelserne.

Der er dernæst gennemført detaljerede interview med Søfartsstyrelsens eksperter og foretaget en gennemgang af alle identificerede særkrav. På det grundlag er der konsolideret en bruttoliste over særkrav, der er karakteriseret og rubriceret. Denne liste er efterfølgende blevet gennemgået og verificeret af Søfartsstyrelsens eksperter. Endelig er særkrav sorteret efter en række kriterier, jf. afsnit 2.2, så et mindre antal særkrav indgår i den efterfølgende sammenligning.

2. Identifikation af krav i sammenligningslande

Deloitte har indsamlet materiale fra sammenligningslandene om lovgivningen og konkrete bestemmelser og har gennemført detaljerede strukturerede interview med myndighedspersoner i landene, bortset fra Malta, der ikke har ønsket at medvirke.

To hovedtemaer har været gennemgående i interview med myndighedspersonerne: principperne for implementeringen af de fem konventioner i den nationale regulering og de detaljerede bestemmelser, som landet har på de områder, hvor Søfartsstyrelsen har indført særkrav. Der er endvidere i flere tilfælde modtaget skriftlige besvarelser på konkrete spørgsmål.

Kravene i de fem lande er stillet op og sammenlignet med de danske særkrav, der har fungeret som en baseline. Eventuelle uklarheder i forhold til sammenligneligheden er håndteret ved at kontrollere oplysninger i de enkelte lande og anmode om eventuelle yderligere oplysninger hos myndigheder.

Herefter er det identificeret, hvilke landes krav der er lempeligere eller mere restriktive end de danske særkrav. På det grundlag er der for hvert land identificeret det lempeligste krav til opgørelsen af meromkostningerne ved de danske særkrav i forhold til netop det lempeligste land.

3. Estimer for omkostninger

Grundlæggende er estimeringen af omkostningerne baseret på, at danske redere er blevet interviewet om dels omkostningerne ved at efterleve de danske særkrav, dels omkostningerne ved krav i det lempeligste land, hvis disse krav var gældende. Fremfor at fastlægge omkostningerne i de udvalgte nabolande direkte gennem interview med de udenlandske administrationer er de danske redere i stedet blevet spurgt om, hvordan deres omkost-

ninger ville ændre sig, hvis man implementerede et regelsæt lignende sammenligningslandet. Denne metode er baseret på et hypotetisk scenarie og skal tolkes som sådant. Udover redernes egne bud på ændret tidsforbrug er der også indhentet estimater på omkostningsniveauet under andre flag gennem interview med de udenlandske flags administrationer og ud fra eksperterkøn.

Anvendte omkostningsparametre

For at muliggøre en samlet byrdeopgørelse af mange forskelligartede særkrav er der udviklet en typologi af omkostningsparametre til beregningen. Typologien har fire overordnede typer krav: tekniske og konstruktive krav, administrative krav, uddannelses- og ansættelsesrelaterede krav og en residualkategori for øvrige krav.

De fire typer krav kan igen deles op efter måden, hvorpå de bebyrder rederne under dansk flag. Sondringen er her mellem løbende driftsomkostninger (opex) og investeringsomkostninger, der påkræves i forbindelse med erhvervelse af fysiske aktiver, og som i kontekst af denne analyse også kan karakteriseres som omstillingsomkostninger, der kun afholdes én gang (CAPEX).

Det har derudover været nødvendigt at underopdele de tekniske og konstruktive krav efter, om kravene relaterer til situationer, hvor der er tale om indflagnings eller nybygning. Denne sondring har været central for omkostningsopgørelsen, da omkostningerne til efterlevelse af tekniske og konstruktive særkrav er markant højere, hvis det kræver en egentlig ombygning/retrofitting, end hvis der er tale om en nybygning, hvor særkravene kan forhandles mellem reder og værft.

B1. Omkostningstypologi til byrdeopgørelsen

	Tekniske og konstruktive krav	Administrative krav	Uddannelses- og ansættelsesretlige krav	Øvrig efterlevelseseomkostninger
Krav	Nybygning til dansk flag Anskaffelsesomkostning til udstyr og materiel Forlænget konstruktionstid (<i>tid * personalegruppe</i>) Eksterne omkostninger Administration og forhandling	Administrativ efterlevelse $Hyppighed * Personalegruppe * tid$	Administrativ efterlevelse $Hyppighed * Personalegruppe * tid$	Afgifter o. lign.
	Indflagnings af eksisterende skib til dansk flag Anskaffelsesomkostning til ekstra udstyr og materiel Administration og forhandling Produktionsstop Eksterne omkostninger ~ <i>forøget indkøbspris på skib</i>	Produktionsstop Eksterne omkostninger (klaseselskab, tilsyn, konsulent bistand mv.)	Anskaffelsesomkostning (rekvirering af kurser) Indirekte løn- og ansættelsesretlige udgifter	
	Omstillingsomkostninger CAPEX	Løbende omkostninger OPEX		Forskelligt CAPEX/OPEX

I tabellen illustreres de enkelte omkostningsdrivere under hver omkostningstype. For de tekniske og konstruktive krav er rederne blevet spurgt til anskaffelsesomkostninger til udstyr mv., administration af indkøb eller ombygning, eksterne omkostninger til konsulenter, skibsarkitekter og værftet såvel som produktionsstop i tilfælde af indflagnings.

For sidstnævnte har der været uenighed blandt rederne om, om værdien af tabt produktion bør indregnes i byrdeopgørelsen. Det argumenteres af nogle reder, at indflagningsprocessen altid vil betyde omkring 5-10 dages tabt produktion, uanset tilstedeværelsen af særkrav eller ej. For at imødekomme

dette argument indregnes omkostningerne forårsaget af produktionsstop ikke lineært. Det betyder, at to konstruktive ændringer, der hver for sig tager én dag på værft, ikke indregnes som to dages produktionsstop i den endelige byrdeberegning, men kun som én.

Indhentning af data

Indhentning af data om omkostninger ved efterlevelse af de nuværende krav og kravene under et udenlandsk regulatorisk kravniveau ses i tabellen nedenfor. Estimerne er valideret af mindst to aktører for hver kategori af indsamlede data. Nedenstående tabel viser, hvilke rederier og myndigheder der er interviewet

B2. Oversigt over respondenter

Rederier	Myndigheder	Ekspertudsagn	Deskresearch
Uni-Tankers M/T DFDS Esvagt RN Shipping Maersk Line Nordic Tankers Ultragas DS Norden Evergas Terntank	Singapore Maritime Authority (Singapore) Sjøfartsdirektoratet (Norge) Maritime and Coastguard Agency (Storbritannien) Federal Maritime and Hydrographic Agency (Tyskland) Søfartsstyrelsen	Valling Ship Management	Der er foretaget deskresearch på priser og lovgivning på tværs af alle lande i analysen.

Udvælgelsen af redere til interview er foretaget for at sikre repræsentativitet blandt typer og størrelser af rederier, ud fra betragtningen om at danske særkrav påvirker forskelligt på tværs af disse parametre. Gennem interview med 10 redere har undersøgelsen dækket omkring 12 procent af det samlede antal rederier, der flager med dansk flag, men de 10 rederier ejer og drifter tilsammen mere end 40 procent af den samlede flåde under dansk flag.

En anden parameter, der er taget i betragtning i udvælgelsen af rederier, er at få repræsenteret nogle af de rederier, der over de seneste år har haft meget registreringsaktivitet på DIS. Udvælgelsen blev foretaget i samarbejde med Søfartsstyrelsen.

Beregningsmodel

Beregningsmodellen bygger på tre simple trin. Trin 1 er konstruktion af en inputmodel, hvor rådata fra de 10 interview med rederne struktureres og operationaliseres i ens enheder. Alle priser er opgjort i 2016-priser, og eftersom de fleste rederier forelagde dokumentation i USD, er input konverteret til danske priser i kurs 6,63 [1. oktober 2016].

For de driftsrelaterede krav er det administrative tidsforbrug og lønomkostningerne fastlagt ved interview med rederne. Lønomkostningerne er baseret på identifikation af den personalegruppe, der internt i rederiet efterlever kravet. Dernæst er personalegruppens lønningsniveau baseret på Danmarks Statistiks lønstatistik for den private sektor, LON02. Lønomkostningerne er opskrevet til 2016-priser og inkluderer 25 procent overhead, Erhvervsstyrelsens AMVAB-guidance. Et bruttoårsværk beregnes som 1.924 timer årligt (MODST, 2016).

Priserne for service og ydelser, der ikke er fastsat på markedsvilkår, men af myndigheder, er inddraget som varierende faktor mellem landene. De indhentede priser er baseret på, hvad den normalt effektive virksomhed vil have af meromkostninger til etablering og drift.

På baggrund af inputdata fra trin 1 udregnes det gennemsnitlige omkostningsniveau i trin 2. Der er i denne model taget et uvægtet gennemsnit af observationerne fra de 10 rederier, selvom det kunne argumenteres, at de største redere burde veje tungere i udregningen. Vægtning er imidlertid fravalgt, da enhedsomkostningerne er søgt standardiseret forud for gennemsnitsberegningerne.

Gennemsnitsudregningen giver alle de enkelte særkravs uvægtede byrdeniveau opgjort i den enhed, som særkravet relaterer sig til. For OPEX særkravene er de uvægtede byrder opgjort som årlige omkostninger, mens CAPEX omkostningerne er opgjort på basis af per investering. Dette skyldes, at hyppigheden af CAPEX investeringer afledt af danske særkrav er meget variabel og kun giver mening at opgøre erhvervsøkonomisk baseret på det årlige antal indflagninger/nybygninger/one-off-kursusrekvireringer mv.

B3. Illustration af beregningsmodel

1 Input model

Data fra rederi	Rederi 1					Rederi 2					Rederi 3				
	Udflagningstype	Hyppighed	Ekstern/Årlig omkostning	Personale pr. år	Ekstern/Årlig omkostning	Hyppighed	Ekstern/Årlig omkostning	Personale pr. år	Ekstern/Årlig omkostning	Hyppighed	Ekstern/Årlig omkostning	Personale pr. år	Ekstern/Årlig omkostning	Personale pr. år	Ekstern/Årlig omkostning
DKK 11 Krav	Omstilling	25	475	20000	42000	0	0	0	0	25	475	20000	42000	0	0
DKK 12 Krav	Omstilling	25	475	20000	42000	0	0	0	0	25	475	20000	42000	0	0
DKK 13 Krav	Omstilling	10	475	20000	0	0	0	0	0	10	475	20000	0	0	0
DKK 14 Krav	Omstilling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DKK 15 Krav	Omstilling	0	0	20000	0	1	0,5	0	0	0	0	20000	0	1	0,5

2 Gennemsnits beregning

DKK 11 Krav	Udflagningstype	Type krav	Lebetsdagsforbrug	Gennemsnitlige omkostninger til brug for udregning						
				Hyppighed (1 - årligt)	Tidsforbrug (time/måned)	Personale pr. år	Ekstern/Årlig omkostning	Takt produktion	BAU (€)	Scenario (€)
DKK 11	Lejerskrav	Omstilling	Variable	25	15,3	475,4	34721,2	10111,1	0,6	0,0
DKK 12	DKR 11	Omstilling	Variable	25	25,8	475,4	23481,5	27222,2	0,4	0,0
DKK 13	DKR 12	Omstilling	Variable	10	128,3	300,8	70000,0	0,0	0,3	0,0
DKK 14	Hvad meget	Omstilling	Variable	0	45,0	475,4	300000,0	425000,0	0,0	0,0
DKK 15	Kompressor	Omstilling	Variable	0	0,0	0,0	93388,9	0,0	0,0	0,0

3 Erhvervsøkonomisk modellering

DKK 11 Krav	Udflagningstype	Type krav	Lebetsdagsforbrug	Samlet omkostning per krav i DK			Samlet omkostning per krav i scenario			DK meromkostning		
				Uvægtet byrde ved krav	Amortiseret erhvervsøkonomisk byrde ved krav	Erhvervsøkonomisk business as usual	Uvægtet byrde ved krav	Amortiseret erhvervsøkonomisk	Uvægtet byrde ved krav	Amortiseret erhvervsøkonomisk		
DKK 11	Lejerskrav	Omstilling	kr.	303.526	kr.	3.790.149	kr.	2.180.083	kr.	303.526	kr.	3.790.149
DKK 12	DKR 11	Omstilling	kr.	468.959	kr.	5.988.278	kr.	2.200.604	kr.	468.959	kr.	5.988.278
DKK 13	DKR 12	Omstilling	kr.	188.967	kr.	366.069	kr.	122.023	kr.	188.967	kr.	366.069
DKK 14	Hvad meget	Omstilling	kr.	746.527	kr.	776.388	kr.	-	kr.	746.527	kr.	776.388
DKK 15	Kompressor	Omstilling	kr.	193.889	kr.	2.428.201	kr.	1.967.827	kr.	123.604	kr.	1.546.730
DKK 16	Ekstern skib	Løbende	kr.	2.840	kr.	599.858	kr.	238.863	kr.	2.840	kr.	599.858
DKK 17	DKR 11	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 18	DKR 12	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 19	DKR 13	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 20	DKR 14	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 21	DKR 15	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 22	DKR 16	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 23	DKR 17	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 24	DKR 18	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 25	DKR 19	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 26	DKR 20	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 27	DKR 21	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 28	DKR 22	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 29	DKR 23	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 30	DKR 24	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 31	DKR 25	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 32	DKR 26	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 33	DKR 27	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 34	DKR 28	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 35	DKR 29	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 36	DKR 30	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 37	DKR 31	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 38	DKR 32	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 39	DKR 33	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 40	DKR 34	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 41	DKR 35	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 42	DKR 36	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 43	DKR 37	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 44	DKR 38	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 45	DKR 39	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 46	DKR 40	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 47	DKR 41	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 48	DKR 42	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 49	DKR 43	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 50	DKR 44	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 51	DKR 45	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 52	DKR 46	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 53	DKR 47	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 54	DKR 48	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 55	DKR 49	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 56	DKR 50	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 57	DKR 51	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 58	DKR 52	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 59	DKR 53	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 60	DKR 54	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 61	DKR 55	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 62	DKR 56	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 63	DKR 57	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 64	DKR 58	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 65	DKR 59	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 66	DKR 60	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 67	DKR 61	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 68	DKR 62	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 69	DKR 63	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 70	DKR 64	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 71	DKR 65	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 72	DKR 66	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 73	DKR 67	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 74	DKR 68	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 75	DKR 69	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 76	DKR 70	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 77	DKR 71	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 78	DKR 72	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 79	DKR 73	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 80	DKR 74	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 81	DKR 75	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 82	DKR 76	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 83	DKR 77	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 84	DKR 78	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 85	DKR 79	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 86	DKR 80	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 87	DKR 81	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 88	DKR 82	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 89	DKR 83	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 90	DKR 84	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 91	DKR 85	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 92	DKR 86	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 93	DKR 87	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 94	DKR 88	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 95	DKR 89	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 96	DKR 90	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 97	DKR 91	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 98	DKR 92	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 99	DKR 93	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-
DKK 100	DKR 94	Løbende	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-	kr.	-

Trin 3 er den mest centrale udregning i analysen. Den tager de enkelte særkravs uvægtede omkostninger og udregner den samlede betydning af dette erhvervsøkonomisk. Denne opgørelse kræver en række antagelser om blandt andet hyppigheder for indflagning og nybygning af forskellige typer skibe, det årlige antal kursusrekvireringer, antallet af danske og udenlandske søfarende osv.

Disse antagelser gør det muligt at koble de uvægtede byrder til det erhvervsøkonomiske niveau. I opgørelsen fra det uvægtede til det erhvervsøkonomiske foretages derudover en annuitering af omkostningerne. Omstillingsomkostninger og alle løbende omkostninger afholdt i fastsatte interval-

ler er omregnet til årspriser ved annuisering. For ydelser er annuiseringen baseret på hyppigheden (for eksempel i forbindelse med rekvirering af et genopfriskningskursus hvert femte år). I annuiseringen af omkostningerne anvendes den samfundsøkonomiske realdiskonteringsrente på 4 procent (jf. Finansministeriets retningslinjer) som en proxy for den privatøkonomiske (byrderelaterede) diskonteringsrente, det vi sige weighted average cost of capital (WACC).

Ovenstående opregning giver den årlige bruttoomkostning for efterlevelse af danske særkrav. Ved at fratrække den årlige bruttoomkostning i de scenarier, der er præsenteret for rederne, fås den årlige nettomeromkostning, hvilket er analysens centrale estimat.

Årlige erhvervsøkonomiske meromkostninger = årlige erhvervsøkonomiske omkostninger i Danmark – årlige erhvervsøkonomiske omkostninger i scenarie

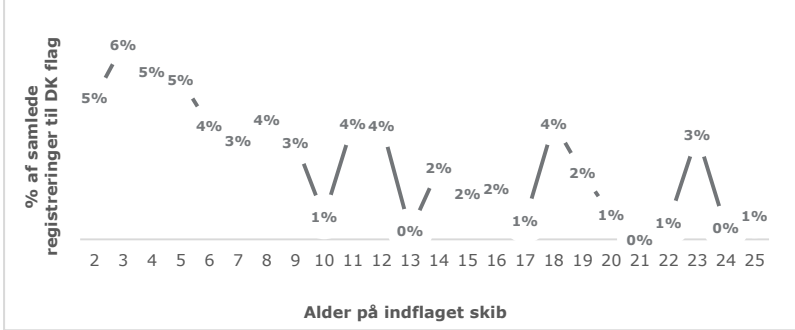
Centrale antagelser

Foruden de to centrale variable, dispensationsparameteren og omkostningsparameteren, som modellen bygger på, er der en lang række data- og ekspertunderstøttede antagelser, der er anvendt i både udregningen af uvægtede byrdeniveauer og i opregningen til erhvervsøkonomiske byrder.

Tabellen nedenfor indeholder de mest centrale antagelser og skitserer foruden de antagne værdier og kilden til den givne værdifastsættelse.

B4. Anvendte antagelser i modelleringen

Beskrivelse af antagelse	Antagne værdier	Kilde				
Løn- og arbejdstidsforudsætninger	Personalegruppe	2016-priser (kr.)				
	Administrativ medarbejder	376	LON02 DST, ekspertudsagn, MODST			
	Akademiker, specialist	487				
	Butiksassistent	234				
	Butikschef	310				
	Chauffør	278				
	Direktør	752				
	Håndværker	332				
	Indkøber	365				
	Ingeniør	478				
	It-medarbejder	437				
	Leder i virksomhed med minimum 10 ansatte	589				
	Leder i virksomhed med under 10 ansatte	402				
	Maskinarbejder	307				
	Tekniker	401				
DIS-lønnet officer	300					
DIS-lønnet menig	200					
	Timer per årsværk: 1.924					
	Timer per arbejdsdag: 7,4					
	Tabte produktionsomkostninger per dag: 85.000 kr.					
Real diskonteringsrate	4 procent	Finansministeriet				
Andet	Porto/fragt af certifikater til udlandet: 300 kr. DKK-USD-kurs: 6,63 [1. oktober 2016]	Ekspertudsagn				
Antal indflagninger og nybygninger		Nybygning	Indflagning	Nybygning (%)	DIS-registrerings-database Ekspertudsagn	
	År	Indflagning	Total	(%)		
	2010	19	34	56		44
	2011	19	35	54		46
	2012	12	18	67		33
	2013	14	23	61		39
	2014	16	36	44		56
	2015	18	44	41		59
	2016*	14	17	82		18
	Samlet	112	207	54		46
	Årligt gennemsnit (afrundede tal)	17	32	54		46
	Andre antagelser					
	Antal skibe, der indflages årligt, under 50 meter, men over 500 bruttoton: 3					
Antal ro-ro-lastskibe, der indflages årligt: 1						
Antal skibe, der indflages årligt, over 8.000 bruttoton: 6 indflagning, 9 nybygning, 15 i alt						
Andel indflagninger, der skal have ombygning for lys i aptering: 10 procent						
Andel indflagninger, hvor aptering skal ombygges på grund af manglende ventilation: 0 procent.						

	<p>Det antages, at der er en merpris på 10 procent på nybygninger. 122 skibe under 3.000 bruttoton, der ikke kan dispenseres til sovekamre – heraf 3,66 årligt, der må ombygge eller suboptimere produktion. Mængderabat ved flere konstruktive ændringer under indflagning: 50 procent</p> <p>Antagelser om alder på skibe, der indflages, jævnfør tidsaspektet i krav om afskærmning af lejdere og to flugtveje fra maskinrum</p>  <p>Omkring 5 pct af skibene der indflages har alderen 2-6 år. Da intervallet som krævet dækker over er omkring 5 år, antages det at det for fremtiden er 25 % af skibe som indflages i 2017, er bygget fra juli 2012-2016.</p>																	
<p>Ejerskab og virksomheder</p>	<p>83 danske virksomheder 515 skibe på DIS i alt 41 udenlandskejede skibe 474 danskejede skibe</p>	<p>DIS-ejerskabs-database</p>																
<p>Bemanding</p>	<p>Antal søfarende i alt 9.500 Danskere 2.987 Udlændige 6.500 Danske kaptajner 850 Danske overstyrsmænd 500 Danske førstestyrsmænd 220 Andel udenlandske søfarende fra ikke-godkendte lande 3 procent</p> <p>Årlig udvikling i antal søfarende (baseret på data fra 2002-2013): -60 danskere årligt +318 udlændinge årligt</p> <p>CAGR i samlet antal ansatte fra 2002 til 2013: 3 procent</p>	<p>Søfartens Ledere</p>																
<p>Kurser og uddannelse</p>	<p>Kursuspriser per deltager 6.500 kr. § 16-kursus 1.200 kr. Dansk lægetjek 20.000 kr. Medicinkistekursus Medicinkistekursus (genopfrisk) Dansk søret</p> <p>Antal afholdte medicinkiste A-kurser (2015-tal) Grundkurser – 14 gratis kurser, 2 betalte kurser Genopfriskningskurser – 38 gratis (med egenbetaling for søfarende udenfor EU/EØS på 3.675 kr.), 4 i Sverige (15.028 kr.) Suppleringskurser Fanø – 20 gratis (med egenbetaling for søfarende udenfor EU/EØS på 4.900 kr.) Suppleringskurser Manila – 15 kurser (kursuspris 80.000 kr.) Suppleringskurser Mumbai – 4 kurser (kursuspris 80.000 kr.)</p> <p>Andel søfarende, der får første medicinkursus per år: 5 procent Andel søfarende årligt, der får § 16-kursus som del af sikkerhedsrepræsentationsstilling: 7,5 procent</p>	<p>Søfartsstyrelsen Kursussider Ekspertudsagn</p>																
<p>Afgifter til institutioner</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Per dag per søfarende</th> <th>Per år per søfarende</th> <th>Anvendte satser efter egenbetaling</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Søfartens Arbejds miljøråd</td> <td>3,32</td> <td>1.195,20</td> <td>981,92</td> </tr> <tr> <td>Sygesikring</td> <td>4,68</td> <td>1.684,80</td> <td>1.684,80</td> </tr> <tr> <td>Handelsflådens Velfærdsråd</td> <td>2,7</td> <td>972</td> <td>758,1</td> </tr> </tbody> </table>		Per dag per søfarende	Per år per søfarende	Anvendte satser efter egenbetaling	Søfartens Arbejds miljøråd	3,32	1.195,20	981,92	Sygesikring	4,68	1.684,80	1.684,80	Handelsflådens Velfærdsråd	2,7	972	758,1	<p>UFDS, ekspertudsagn</p>
	Per dag per søfarende	Per år per søfarende	Anvendte satser efter egenbetaling															
Søfartens Arbejds miljøråd	3,32	1.195,20	981,92															
Sygesikring	4,68	1.684,80	1.684,80															
Handelsflådens Velfærdsråd	2,7	972	758,1															
<p>Søfartsstyrelsen og klasseselskaber</p>	<p>Søfartsstyrelsens timepriser for standardsagsbehandling: 885 kr. Klasseselskabers timepriser for standardsagsbehandling: 1.300 kr. Dispensationsansøgninger per indflagning og nybygning: 2</p>	<p>Søfartsstyrelsen, ekspertudsagn</p>																

Deloitte.

Deloitte i Danmark

Deloitte leverer ydelser indenfor revision, consulting, financial advisory, risk advisory, skat og dertil knyttede ydelser til både offentlige og private kunder i en lang række brancher. Deloitte betjener fire ud af fem virksomheder på listen over verdens største selskaber, Fortune Global 500®, gennem et globalt forbundet netværk af medlemsfirmaer i over 150 lande, der leverer kompetencer og viden i verdensklasse og service af høj kvalitet til at håndtere kundernes mest komplekse forretningsmæssige udfordringer. Vil du vide mere om, hvordan Deloitte omkring 240.000 medarbejdere gør en forskel, der betyder noget, så besøg os på LinkedIn eller Twitter.

Deloitte er en betegnelse for Deloitte Touche Tohmatsu Limited, der er et britisk selskab med begrænset ansvar (DTTL), dets netværk af medlemsfirmaer og deres tilknyttede virksomheder. DTTL og alle dets medlemsfirmaer udgør separate og uafhængige juridiske enheder. DTTL (der også betegnes Deloitte Global) leverer ikke selv ydelser til kunderne. Vi henviser til [www.deloitte.dk/Om Deloitte](http://www.deloitte.dk/Om-Deloitte) for en udførlig beskrivelse af DTTL og dets medlemsfirmaer.

© 2016 Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab. Medlem af Deloitte Touche Tohmatsu Limited.