

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det intensiverede, gebyrbelagte tilsyn, som er et led i den samlede incitamentspakke på arbejdsmiljøområdet, skønnes at medføre et øget ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen på 2 årsværk, hvortil kommer rejseudgifter mv. svarende til udgifter på i alt ca. 1,2 mio. kr. Gebyrerne fra søfartserhvervene skal som udgangspunkt dække alle de udgifter, som det intensiverede tilsyn medfører for Søfartsstyrelsen. Tilskuddet til søfartserhvervene, der er det tredje led i incitamentspakken, skønnes at være i størrelsesordenen ca. 0,8 mio. kr. Midlerne finansieres fra en af Arbejdsministeriet administreret pulje, hvorfra der afsættes en mindre del, der fastsættes på baggrund af søfartserhvervenes andel af det samlede antal fuldtidsbeskæftigede. Disse ordningers omfang vil i de efterfølgende år blive fastlagt på de årlige finanslove.

Gennemførelsen af bulkskibs-direktivet og ændringen til havnestatskontroldirektivet vil nødvendiggøre et øget ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen på 3 årsværk. Hertil kommer en mindre engangsudgift til EDB i forbindelse med indberetningsordningen. Disse udgifter vil blive afholdt inden for Erhvervsministeriets rammer. Indrapporteringspligten forventes at medføre mindre merudgifter for de stats- eller kommunejede havne.

3. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Udgifterne for søfartserhvervene i forbindelse med det intensiverede, gebyrbelagte tilsyn skønnes at blive i størrelsesordenen ca. 1,2 mio. kr. årligt. Tilskuddet til søfartserhvervene skønnes at ville være i størrelsesordenen ca. 0,8 mio. kr. På længere sigt forventes incitamenterne at medføre bedre sikkerhed og sundhed om bord på danske skibe og som følge heraf en nedgang i antallet ulykker og arbejdsbetingede lidelser.

Antallet af rederier, som vil blive berørt af det intensiverede tilsyn, kan først opgøres, når kriterierne for, hvilke skibe der omfattes af ordningen, er blevet fastlagt. Tidsforbruget til selve synet om bord på et skib, der omfattes af det intensiverede tilsyn, skønnes at ville komme til at ligge mellem nogle få timer og op til godt en uge, afhængig af skibets størrelse og stand. Hertil kommer transporttid og rejseudgifter samt den administrative opfølgning.

Lovændringerne vedrørende havnestatskontroldirektivet forventes ikke at have økonomiske konsekvenser for de danske søfartserhverv. Indberetningsordningen vil i begrænset omfang medføre mindre udgifter for havnene. Bulkskibs-direktivet vil medføre merudgifter for terminaloperatørerne, hvor sådanne

systemer ikke allerede er indført. Sammenslutningen af danske havne har skønnet, at op til 30 danske terminaloperatører vil blive berørt af forslaget.

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

De nye incitamentter på arbejdsmiljøområdet og lovændringen vedrørende havnestatskontroldirektivet vil ikke have administrative konsekvenser for de danske søfartserhverv. Indberetningsordningen vil medføre en beskedent øget administrativ belastning af havnene.

Bulkskibs-direktivets krav om, at landterminalerne skal underkastes kvalitetsstyringssystemer, vil medføre en mindre øget administrativ belastning af de terminaloperatørerne, der ikke allerede har indført sådanne systemer. Et af de større klassifikationsselskaber har skønnet, at terminaloperatører, der indfører kvalitetssikringssystemer, hver skal bruge op til ½ årsværk herpå, og det certificerende organ skal anvende ca. 2 fuldtidsbeskæftigede i en uge. Lovændringen indebærer dog alene krav om, at der skal indføres kvalitetssikringssystemer for de aktiviteter ved landterminalerne, der er direkte involveret i håndteringen af bulkskibe. De berørte landterminaloperatører vil endvidere kunne reducere udgifterne til indførelsen af kvalitetssikringssystemerne ved at gå sammen om indførelsen heraf. De administrative konsekvenser af ledt af direktivets gennemførelse vil derfor være mindre end ½ årsværk for hver af de berørte terminaloperatører. Da det kun er et mindre antal virksomheder, der berøres af lovforslaget, er skønnet baseret på en ekspertvurdering.

5. Miljømæssige konsekvenser

Gennemførelsen af arbejdsmiljø-incitamenterne har ingen miljømæssige konsekvenser.

Gennemførelsen af havnestatskontroldirektivet vil på længere sigt reducere antallet af substandard skibe, der sejler i europæiske farvande, hvorved risikoen for forurening af havmiljøet og kysterne med olie og andre skadelige stoffer reduceres.

Gennemførelsen af bulkskibs-direktivet forventes ligeledes at mindske risikoen for, at bulkskibe forulykker med miljøforurening til følge.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget danner hjemmelsgrundlag for en gennemførelse af to direktiver, der endnu ikke er endeligt vedtaget. Det drejer sig dels om et direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for