

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Gennemførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden forventes at have økonomiske og administrative konsekvenser for Søfartsstyrelsen. Styrelsens udgifter i forbindelse med maritim sikring vil imidlertid i et vist omfang blive dækket via reglerne om betaling for syn af skibe, som allerede gælder i henhold til lov om sikkerhed til søs.

Det forventes, at Søfartsstyrelsen skal sikringscertificere ca. 20 danske lastskibe. Sikringscertificeringen af de øvrige danske lastskibe forventes håndteret af de anerkendte sikringsorganisationer. Søfartsstyrelsen vil endvidere skulle sikringscertificere ca. 20 passagerskibe, hvortil eventuelt kommer et antal udenlandske passagerskibe i rute på dansk havn, hvortil der i givet fald vil være knyttet en bilateral aftale med andre stater.

Det vurderes, at godkendelse af en sikringsplan tager 1-2 dage. Hertil kommer én dag til verifikation om bord i skibet samt ressourcer til rejse- og ventetid, hvilket i særlig grad kan være byrdefuldt for skibe, der sejler i oversøisk fart. Passagerskibene må forventes at tage noget mere tid på grund af indgåelsen af de bilaterale aftaler.

Baseret på et gennemsnit på 3,5 dage per skib for en sikringscertificering andrager den samlede udgift ca. 1 mio. kr., som vil være brugerfinansieret, herunder Søfartsstyrelsens samlede synsvirksomhed i forbindelse med godkendelse under de særlige bilaterale aftaler. Hertil kommer ikke brugerfinansierede udgifter svarende til ca. ½ årsværk til havnestatskontrol af udenlandske skibe i dansk havn. I tilfælde, hvor PET vurderer, at der må antages at være f.eks. en generelt forhøjet eller en overhængende risiko for terrorangreb, vil det som omtalt under afsnit 2.2.2 formelt være Søfartsstyrelsen, som træffer beslutning om ændring af sikringsniveau. Dette indebærer, at Søfartsstyrelsen skal etablere en døgnbaseret ordning med rådighedsvagter, der kan håndtere opgaven med i givet fald at træffe sådanne beslutninger. Det skønnes, at der hertil skal anvendes 1½ årsværk. Lovforslaget vil derfor medføre et merforbrug i Søfartsstyrelsen svarende til 2 årsværk, hvilket vil sige 1,3 mio. kr. inklusive overhead, heraf 0,8 mio. kr. lønsom, som afholdes inden for Søfartsstyrelsens økonomiske ramme.

Hertil kommer udgifter i forbindelse med bl.a. fastlæggelse af sikringsniveau, kontrolopgaver, informationsopgaver (meddelelse til IMO/stater/skibe f.eks. om sikringsniveau), som berører Justitsministeriets og Forsvarsministeriets områder. Det forventes, at udgifter i 2004 kan afholdes inden for Forsvarsministe-

riets eksisterende økonomiske ramme. Det samlede ressourceforbrug forventes afklaret i forbindelse med overvejelserne omkring forsvarsforlig fra 2005. PET's og politiets udgifter afholdes inden for Justitsministeriets nuværende økonomiske ramme.

Den del af forslaget, som vedrører udstedelse af søfarendes identitetsbeviser, vil medføre statslige udgifter bl.a. til gennemførelse af den skærpede kontrol af ansøgninger, anskaffelse af særligt udstyr til fremstilling af identifikationsbeviserne, til oprettelse af det nye register samt bemanning af den døgnbetjente enhed til besvarelse af forespørgsler fra andre lande. Størrelsen af disse udgifter er endnu ikke endeligt opgjort. Der er derfor ikke taget stilling til, hvorvidt disse udgifter helt eller delvist skal dækkes via brugerbetaling. Da der i dag opkræves betaling for udstedelsen af søfartsbøger, er det imidlertid fundet rimeligt at skabe mulighed for at tage betaling for det nye bevis, herunder administrationen af den nye ordning. Retningslinierne om indførelse af nye brugerbetalingsordninger vil blive iagttaget.

Forslaget om etablering af hjemmel til at kunne nedlægge forbud imod, at skibe forlader en havn som følge af ugunstige vejrforhold indebærer ikke umiddelbart administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner eller kommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden vil generelt stille store administrative og ressourcemæssige krav til rederier og skibe. På den anden side vil der være betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med ikke at gennemføre IMO reglerne i rette tid. Skibe fra lande, som ikke har accepteret eller ikke lever op til reglerne, må forventes at blive udelukket fra international sejlads. Dansk skibsfart har stort set hele sin indtjening i international sejlads og vil ikke kunne operere internationalt, hvis reglerne om maritim sikring ikke gennemføres i Danmark. For rederiernes konkurrencemuligheder under dansk flag er det derfor afgørende, at Danmark rettidigt skaber rammerne for, at skibsfarten fremover kan operere internationalt.

IMO reglerne er primært udviklet efter amerikansk ønske, men alle i den maritime sektor vil være nødt til at indstille sig på at imødegå risikoen for terror. Ensidede amerikanske krav kombineret med ensidige krav i andre dele af verden ville påføre dansk skibsfart endnu større byrder. En fælles, international tilgang, der i videst muligt omfang stiller alle konkurrencemæssigt lige, har derfor været at foretrække. Fra dansk side har