

For så vidt angår de eksisterende tankskibe, vil der, ud over omkostningerne i forbindelse med dødvægttabet, også være tale om omkostninger i forbindelse med selve ombygningen af skibene.

I forbindelse med udarbejdelsen af det foreliggende lovforslag er Danmarks Rederiforening blevet anmodet om en vurdering af konsekvenserne for rederierhvervet af en gennemførelse af MARPOL-konventionens regler. Danmarks Rederiforening har oplyst, at man på grund af den usikkerhed, der knytter sig til udviklingen af fragtraterne og til tidspunktet for konventionens ikrafttræden, herunder også til ensidige skridt fra enkelte lande, ikke har ment, at det ville være rigtigt at forsøge at opstille et samlet skøn over de omkostninger for rederierhvervet, der vil være forbundet med en gennemførelse af konventionens krav vedrørende konstruktion af tankskibe.

De forøgede omkostninger vil i første omgang blive påført rederierhvervet, men da der er tale om generelle, verdensomspændende omkostningsforøgelse, må det antages, at der vil ske en overvæltning, således at rederne kompenseres gennem stigende fragtrater.

Om en sådan overvæltning også i fuld udstrækning vil gøre sig gældende for alle dele af dansk rederierhverv, er imidlertid tvivlsomt. Danmarks Rederiforening har oplyst, at netop dansk rederierhverv på grund af sammensætningen af den danske tankskibsflåde vil blive særligt belastet af omkostninger til ombygning af eksisterende tankskibe. Det kan således nævnes, at af de 40 produkttankskibe i størrelsen 40.000-70.000 DWT, bygget eller kontraheret i tillid til bestemmelserne i MARPOL-konventionen 1973, som imidlertid ikke nåede at træde i kraft, inden den blev ændret ved 1978-protokollen, er 11 danske.

I det omfang stigningerne i fragtraterne ikke vil være tilstrækkelige til at kompensere for de øgede omkostninger, vil der blive påført rederierhvervet og dermed det danske samfund et tab. Miljøministeriet har ikke noget grundlag for at vurdere, i hvilken udstrækning der vil blive tale om et sådant tab.

De ændrede konstruktionsmæssige krav til den eksisterende tankskibsflåde vil også påvirke den generelle udvikling på markedet for transport af olieprodukter, idet der som nævnt opstår et dødvægttab i forbindelse med de krævede ombygninger. Dertil kommer, at en del ældre tankskibe formentlig vil blive hugget op, fordi det ikke vil være rentabelt at foretage en ombygning på disse skibe.

Alt i alt vil de ændrede konstruktionsmæssige krav betyde en ikke uvæsentlig nedgang i kapacite-

ten inden for den eksisterende tankskibsflåde. Da tankskibsmarkedet gennem flere år har været præget af en væsentlig overkapacitet - med deraf følgende meget lave fragtrater - vil en sådan nedgang i kapaciteten alt andet lige betyde, at tidspunktet for opnåelse af balance mellem udbud og efterspørgsel på markedet rykker nærmere. Gennemførelsen af konventionen vil derfor medvirke til løsning af den eksisterende krise i relation til tankskibene. Dette forhold har formentlig spillet ind i en del nationers overvejelser i forbindelse med udformningen af konventionen.

For så vidt angår værftsindustrien vil ombygningen af eksisterende tankskibe medføre en øget beskæftigelse. Det er dog på nuværende tidspunkt ikke muligt nærmere at angive, i hvilket omfang danske værfter vil få del i disse ordrer.

Den nævnte kapacitetsnedgang vil endvidere betyde, at tidspunktet for en stigning i ordretilgangen på nye tankskibe alt andet lige vil være rykket nærmere.

Stigningen i fragtraterne vil betyde en fordyrelse af Danmarks olieimport. OECD har skønnet, at en stigning i fragtraterne pr. ton råolie på 0,30 dollar vil være tilstrækkelig til at kompensere for omkostningerne ved ombygningen af de eksisterende tankskibe for så vidt angår ballasttanke. OECD har endvidere skønnet, at nedgangen i lastevnen kan kompenseres gennem en stigning i fragtraterne på 0,75 dollar pr. ton råolie. Såfremt disse skøn, der er udarbejdet forud for den endelige udformning af konventionen, er korrekte, vil den samlede merudgift i forbindelse med Danmarks olieimport ligge i en størrelsesorden på op mod 100 mill. kr. om året.

Hovedparten af den danske olieimport foregår med udenlandske skibe, og betalingsbalancen vil derfor blive belastet med et beløb af omtrent tilsvarende størrelse. Samtidig vil der imidlertid ske en stigning i nettovalutaindtjeningen fra danske tankskibe i udenrigsfart, således at den samlede negative virkning på betalingsbalancen vil være mindre end de nævnte 100 mill. kr.

Opfyldelse af konventionens regler vil betyde, at der skal etableres anlæg til modtagelse af rester af olie og skadelige flydende stoffer, kloakspildevand og affald i samtlige danske havne. Inden for Østersøområdet vil sådanne modtageanlæg dog allerede skulle etableres i medfør af reglerne i Østersøkonventionen, jfr. Østersølovens § 20 og den i henhold til denne udstedte bekendtgørelse nr. 379 af 27. juli 1978. De selvstændige udgifter til opfyldelse af dette punkt i MARPOL-konventionen vil derfor alene omfatte udgifter til etablering