

byrbelagte tilsyn. Endvidere ydes tilskud til delvis dækning af de omkostninger, som er forbundet med erhvervelsen af certifikatet.

Da denne ordning ikke skal gælde for søfarts- og fiskerierhvervene, skaber dette lovforslag hjemmel til, at der også på dette område kan ydes tilskud til forbedringer af arbejdsmiljøet. Dette vil ske ved en ordning, hvor der ydes tilskud til rederier og fiskeskibsejere, der har gjort en særlig indsats for at fremme de ombordværendes sikkerhed og sundhed, som ligger ud over de krav, som følger af loven. Der vil endvidere kunne ydes tilskud til udviklingsprojekter, der har til formål at forbedre sikkerheden og sundheden til søs, ligesom der vil kunne ydes tilskud til henholdsvis Fiskeriets og Søfartens arbejdsmiljøråds konsulenttjenester med henblik på, at der gennemføres en indsats vedrørende de ombordværendes sikkerhed og sundhed, som ligger udover lovens almindelige krav. Den nærmere udmøntning af tilskuddene vil blive fastsat efter forhandling med erhvervenes parter.

Efter lov om en generel arbejdsmiljøafgift kan der for søfartsområdet afsættes en mindre del af rammen for den landbaserede tilskudsordning svarende til søfarterhvervenes andel af det samlede antal fuldtids-beskæftigede. Midlerne til tilskudsordningen inden for søfartsområdet vil således udgøre ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Tilskuddene vil ikke blive knyttet til en certificeringsordning, idet omkostningerne ved en sådan ordning vil stå i misforhold til de tilskud, den enkelte virksomhed vil kunne opnå. Dette skyldes, at der kun er forholdsvis få ansatte på det enkelte skib, samt at en stor del af certificeringsarbejdet ville skulle foregå langt fra Danmark.

Når det nærmere indhold af tilskudsordningen er fastlagt, vil den blive forelagt Europa-Kommissionen. Ordningen vil efter omstændighederne først kunne træde i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

Bestemmelserne, som gennemfører incitamentspakken på arbejdsmiljøområdet findes i lovforslagets § 1, nr. 8, 10 og 12.

1.3. Ændring af direktivet om havnestatskontrol

I december 1999 forliste olietankskibet ERIKA ved den franske kyst, hvorved der skete en ganske betydelig olieforurening. Som opfølgning herpå fremsatte Kommissionen en række forslag til opstramninger på området for sikkerhed til søs og olietransport, den såkaldte ERIKA 1- pakke. Et af forslagene er en ændring af direktivet om havnestatskontrol, der indebæ-

rer en generel skærpelse af kontrollen med udenlandske skibe. Ændringsdirektivet er endnu ikke endeligt vedtaget. Dette forventes at ske sidst på året. På topmødet i Nice i 2000 var der enighed om, at fremskynede iværksættelsen af EU's søsikkerhedsmæssige tiltag. Dette blev i realiteten bekræftet på rådsmødet for transport i december 2000.

Sigtet med ændringsdirektivet er at målrette kontrollen imod de skibe, som udgør en særlig risiko. Direktivet vil således gøre det obligatorisk for medlemsstaterne at kontrollere skibe, der udgør en særlig risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet. Ved afgrænsningen af disse skibe vil der bl.a. blive taget hensyn til skibets type og alder, under hvilket flag skibet er indregistreret, i hvilket klassifikationselskab skibet er klasset og resultaterne af tidligere havnestatskontroller af skibet.

Ændringsdirektivet vil endvidere indebære en skærpet kurs overfor skibe fra de flagstater, der ikke selv fører tilstrækkelig kontrol med deres skibe. Den internationale samarbejdsorganisation om havnestatskontrol (Paris MOU), som består af 19 lande, der anvender et harmoniseret system for havnestatskontrol, fører en såkaldt sortliste over de lande, hvis skibe oftest tilbageholdes, fordi de udgør en åbenbar fare for de ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller for forurening af havet. Ændringsdirektivet vil medføre, at der skal meddeles anløbsforbud til de skibe fra stater på sortlisten, der gentagne gange tilbageholdes.

For at sikre en effektiv overvågning af direktivets gennemførelse vil medlemsstaterne endvidere blive pålagt at indberette oplysninger om alle udenlandske skibes havneanløb bortset fra færger i rutefart. Disse skal enten indberettes løbende til den database, som samarbejdsorganisationen for havnestatskontrol driver (SIRENAC), eller indberettes hver sjette måned til Kommissionen med en fuldstændig fortegnelse over alle individuelle skibsanløb. Hovedparten af de danske havne indberetter allerede i dag på uformel basis skibsanløb til Søfartsstyrelsen. Direktivet vil indebære, at disse indberetninger skal udvides og lægges i faste rammer, hvorefter skibene vil skulle anmelde deres anløb til havnene, der indberetter disse til Søfartsstyrelsen. Den nærmere tilrettelæggelse af den kommende indberetningsordning vil blive fastlagt efter forhandling med de berørte parter.

Lovforslaget skaber hjemmel til, at ændringsdirektivet administrativt kan gennemføres. Forslaget indeholder endvidere en række mindre konsekvensrettelser, der er nødvendige som følge af ændringsdirektivet.