



Til lovforslag nr. L 100

Folketinget 2009-10

Betænkning afgivet af Erhvervsudvalget den 8. april 2010

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab

(Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.)

[af økonomi- og erhvervsministeren (Lene Espersen)]

#### 1. Ændringsforslag

Økonomi- og erhvervsministeren har stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 13. januar 2010 og var til 1. behandling den 4. februar 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Erhvervsudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og økonomi- og erhvervsministeren sendte den 7. oktober 2009 dette udkast til udvalget, jf. ERU alm. del – bilag 2. Den 13. januar 2010 sendte økonomi- og erhvervsministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 11 spørgsmål til økonomi- og erhvervsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Alle spørgsmålene og ministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har noteret sig økonomi- og erhvervsministerens svar på spørgsmål 8-11 og vil opfordre til, at der arbejdes på at fjerne eller nedsætte gebyret for de periodiske syn på mindre fiskefartøjer og skibe

under 15 meter. Beløbet på godt 1 mio. kr. ved at fjerne gebyret er beskedent i forhold til de irritationsmomenter, som pålægges de mindste erhvervsdrivende og personer, som driver fiskeri som tillægserhverv. Dansk Folkeparti er ikke enig i, at det svækker kontrollen, at denne er gratis eller markant billigere, idet kontrolindsatsens kvalitet ikke afhænger af brugerbetalingen. Tværtimod vil en gratis eller billigere kontrol skabe større motivation og et bedre samarbejds-klima, da kontrollen så ikke pålægger de mindste erhvervsdrivende og personer, der driver fiskeri som tillægserhverv, en ny økonomisk byrde. I modsætning til ministeren (jf. svar på spørgsmål 10) mener Dansk Folkeparti, at en gratis kontrol sagtens kan udføres af private tilsynsførende. Om det er en offentlig kontrol eller en kontrol udført af private tilsynsførende har intet at gøre med en eventuel brugerbetaling.

Et *mindretal* i udvalget (EL) vil ved 2. behandling redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

### Æ n d r i n g s f o r s l a g

#### Til § 1

Af økonomi- og erhvervsministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af EL):

1) Efter nr. 21 indsættes som nyt nummer:

[Konsekvensrettelse]

»01. I § 24, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1-4« til: »stk. 1-3«.« «

B e m æ r k n i n g e r

[Konsekvensrettelse]

Til nr. 1 og 2

2) Efter nr. 24 indsættes som nyt nummer:

Der er tale om konsekvensændringer som følge af lovforslagets § 1, nr. 3 og 19, som i øvrigt ikke ændrer på reglerne i de pågældende bestemmelser.

»02. I § 31 b, stk. 3, ændres »§ 3, nr. 3« til: »§ 3, nr. 4«.« «

*Helge Sander (V) fmd. Torsten Schack Pedersen (V) Marion Pedersen (V) Lars Christian Lilleholt (V) Erling Bonnesen (V) Colette L. Brix (DF) nfmd. Pia Adelsteen (DF) Carina Christensen (KF) Mike Legarth (KF) Orla Hav (S) Benny Engelbrecht (S) Henrik Dam Kristensen (S) Niels Sindal (S) Karsten Hønge (SF) Flemming Bonne (SF) Morten Østergaard (RV) Frank Aaen (EL)*

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2
Enhedslisten (EL)	4		

### Oversigt over bilag vedrørende L 100

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra økonomi- og erhvervsministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Ændringsforslag, fra økonomi- og erhvervsministeren
4	1. udkast til betænkning

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 100

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til det i CO-Søfarts og i Danmarks Rederiforenings høringsskrivelser foreslåede ændringsforslag vedrørende skibskokke, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvorfor skibsføreren ikke omfattes af udtrykket søfarende, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren er enig i, at der er tale om diskrimination, hvis bestemmelsen om en 12-måneders-udmønstringsperiode bibeholdes og i realiteten kun får virkning for udenlandske søfarende, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor der i lovforslaget ikke opereres med en klar definition af krigszone, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvordan det sikres, at de søfarende får tilfredsstillende løn og ansættelsesvilkår, hvis der gives fri adgang for private forhyrings- og formidlingstjenester, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvordan det sikres, at de søfarende får samme rettigheder med hensyn til erstatning og opsigelse, som funktionærloven giver, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvilke ændringer lovforslaget medfører med hensyn til ansættelsesforholdene for navigatører om bord, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvor stort et provenu der kommer ind via gebyrer på større fiskefartøjers periodiske syn, som i dag er undtaget fra kravet om betaling, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm., om der er tale om, at de nye gebyrer for såvel større som mindre fiskefartøjer samlet betyder, at staten får en provenumæssig nettogevinst, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om, hvordan lovforslaget kan ændres, så gebyrer for de periodiske syn for mindre fiskefartøjer halveres eller nedsættes svarende til det ekstra provenu, som kommer, ved at der tages betaling for periodiske syn af større fiskefartøjer, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm., om ministeren vil fremsætte ændringsforslag, så gebyret for de periodiske syn for mindre fiskefartøjer nedsættes, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå

**Udvalgets spørgsmål til økonomi- og erhvervsministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmålene og svarene er optrykt efter ønske fra S, DF, SF, RV og EL.

*Spørgsmål 1:*

Ministeren bedes kommentere det i CO-Søfarts og i Danmarks Rederiforenings høringskrivelser forelåede ændringsforslag vedrørende skibskokke – jf. § 8 i lov om skibes besætning.

*Svar:*

Erhvervsudvalget modtog den 5. januar 2010 høringsnotat vedrørende lovforslag L 100. Som det fremgår af side 13 - 14 i notatet, har søfartserhvervets parter fremsendt et fælles ændringsforslag vedrørende krav til skibskokke på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Ændringsforslaget er nu indskrevet i lovforslagets § 3, nr. 8.

Med lovforslaget moderniseres bestemmelserne samtidig med, at der stilles nogle mere specifikke krav til den læretid, som udenlandske kokke skal have for at få arbejde på et DIS-skib, og til den skole hvor den pågældende har fået sin uddannelse.

Således stilles der med lovforslaget krav om, at der indsendes dokumentation for læretiden til Søfartsstyrelsen, som herefter skal bekræfte, at vedkommende kan gøre tjeneste som skibskok. Derudover bliver der med lovforslaget åbnet mulighed for at gøre tjeneste som skibskok på baggrund af en kokkeuddannelse fra en anerkendt skole suppleret med kokketjeneste til søs i mindst 5 måneder. Dokumentation for uddannelsen skal sendes til Søfartsstyrelsen, der vil vurdere, om reguleringen i uddannelseslandet reelt sikrer, at den pågældende har de fornødne kompetencer og først herefter bekræfte, at vedkommende kan gøre tjeneste som skibskok.

*Spørgsmål 2:*

Hvorfor omfattes skibsføreren ikke af udtrykket søfarende? Er dette en begrænsning eller en fordel for skibsføreren?

*Svar:*

Af lovtekniske grunde er det valgt at bibeholde lovens nuværende opdeling mellem søfarende og skibsfører, således at skibsførerens rettigheder fortsat er beskrevet i et særligt afsnit. Hermed tages højde for, at skibsføreren fortsat har en lang række særlige rettigheder og forpligtelser. Det skyldes, at han i vidt omfang er rederens repræsentant og derfor også skal agere som arbejdsgiver med de ekstra opgaver, som det medfører.

Det afgørende er efter min opfattelse, at skibsføreren efter lovforslaget får de rettigheder og den beskyttelse, der følger af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold.

*Spørgsmål 3:*

Ministeren bedes begrunde, at man ønsker at bibeholde en 12 måneders udmønstringsperiode. Er ministeren enig i, at der er tale om diskrimination, hvis bestemmelsen i realiteten kun får virkning for udenlandske søfarende?

*Svar:*

En bibeholdelse af en 12 måneders udmønstringsperiode er i overensstemmelse med konventionens krav og EU-direktivet, der gennemfører den aftale, som de sociale parter har indgået på EU-plan. En forkortelse af den maksimale udmønstringsperiode vil derfor føre til, at danske rederier får mindre fleksibilitet end udenlandske rederier.

Muligheden for at have en 12 måneders udmønstringsperiode gælder for alle søfarende uanset bopæl og nationalitet. Der er derfor ikke tale om, at udenlandske søfolk eller søfolk med bopæl uden for Danmark efter loven har en anden retstilling. Det skal i den forbindelse understreges, at sømandsloven er en minimumslov. Der er derfor intet til hinder for, at de sociale parter kan aftale en kortere udmønstringsperiode i de kollektive overenskomster, eller at en sådan kan aftales i den individuelle ansættelseskontrakt.

Endelig bemærkes, at Søfartsstyrelsen har oplyst, at det ikke kan udelukkes, at en nedsættelse af udmønstringsperioden til f.eks. 6 måneder for alle søfarende uanset bopæl, ville kunne gribe ind i allerede indgåede overenskomster, der netop er indgået på baggrund af den nuværende lov.

*Spørgsmål 4:*

Ministeren bedes – bl.a. i lyset af problemerne med at definere krigszone i forhold til pirateri – begrunde, hvorfor der i lovforslaget ikke opereres med en klar definition af krigszone.

*Svar:*

Sømandslovens bestemmelser om sømandens ret til at fratræde tjenesten om bord og ret til at få hjemrejsen delvis betalt er foreslået ændret som følge af gennemførelsen af ILO-konventionen om de søfarendes forhold.

Efter lovforslaget afskaffes den søfarendes eget bidrag på 10 % til dækning af hjemrejseomkostningerne, således at udgifterne til hjemrejsen fuldt ud dækkes af rederen med et bidrag fra staten. Derimod kræves der ikke ændring i andre dele af bestemmelserne for at leve op til konventionen.

Sømandslovens bestemmelser gælder, hvis skibet har fået ordre til at sejle til eller sejler i et område, hvor der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller for en faretruende situation, der kan sidestilles hermed, eller at en sådan fare er blevet væsentligt forøget. Der er derfor tale om en bred anvendelse af begrebet krigsfare, der også omfatter faretruende situationer, der kan ligestilles med egentlig krigsfare, f.eks. piratoverfald.

Det har i mange år været klart, at røveriske overfald af særlig farlig karakter skal sidestilles med krigsfare. Baggrunden herfor er en SØ- og Handelsretsdom fra 1978, hvori det blev fastslået, at et røverisk overfald af særlig farlig karakter må sidestilles med krig eller krigsfare. For at indarbejde retspraksis blev det for flere år siden indsat i sømandsloven, at reglerne også fandt anvendelse ved "andre faretruende situationer".

I forhold til forståelsen af reglerne om de søfarendes ret til at fratræde tjenesten, hvis der opstår krigsfare, har retspraksis vist, at der lægges vægt på, om der opkræves særskilt forsikringspræmie for krigsrisiko for skib og ladning, om transportkontrakter er opsagt i henhold til krigsklausuler, og om rederne og de søfarendes organisationer har indgået særlig aftale om krigsrisikotillæg til hyren. Det sidstnævnte er et rent overenskomstmæssigt spørgsmål.

Det er derfor efter min opfattelse ikke behov for en yderligere præcisering af begrebet krigszone.

Pirateri udvikler sig og ændrer hele tiden karakter. På samme måde ændrer også områderne sig, hvor der foregår voldelige overfald på skibe, også når de ligger stille. Derfor er det ikke muligt at give en mere præcis definition eller at afgrænse et bestemt geografisk område som særligt risikofyldt.

Jeg kan i øvrigt henvise til, at de danske rederier og de fleste danske organisationer for søfarende for godt 2 år siden indgik en særlig aftale om netop hjemrejse. Aftalen supplerer lovens mulighed for at få betalt hjemrejsen i de tilfælde, hvor der mellem rederen og den søfarende skulle være uenighed om, hvorvidt den søfarende har ret til at rejse hjem, og hvor den søfarende ikke selv har mulighed for at betale hjemrejsen. Aftalen omfatter alle søfarende på danske skibe.

*Spørgsmål 5:*

Hvorledes sikres det, at de søfarende får tilfredsstillende løn og ansættelsesvilkår, hvis der gives fri adgang for private forhyrings- og formidlingstjenster?

*Svar:*

De gældende lovbestemmelser om forhyring af søfarende er fra 1937. De stammer fra en ILO-konvention fra 1920, som Danmark har ratificeret. Konventionens bestemmelser blev moderniseret i 1996 og er medtaget i ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006. Der blev ved den lejlighed taget hensyn til, hvorledes de søfarendes rettigheder kan tilgodeses på en tilfredsstillende måde. Disse bestemmelser blev accepteret af både de internationale repræsentanter for de søfarende og for rederierne i forbindelse med konventionens vedtagelse.

De nuværende danske forhyringsregler regulerer kun forhyring af søfarende i Danmark, mens forhyring til danske skibe uden for dansk område i dag er ureguleret og således kan ske frit.

Lovforslaget tager højde for de to forskellige »slags« forhyring. Den ene, hvor den søfarende forhyres gennem et privat kontor i Danmark, og den anden, hvor der til et dansk skib ansættes søfarende fra et privat kontor i udlandet.

Hvad angår forhyringsvirksomhed, der udøves i Danmark, fremgår det af lovforslaget vedrørende sømandslovens § 8 a, stk. 1, at hvis der etableres private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, kan de kun drives i Danmark, hvis de er certificerede hertil af Søfartsstyrelsen. Et sådant certifikat vil kun blive udstedt til virksomheder, som lever op til konventionens beskyttelsesregler og de danske krav.

Ligeledes fremgår det af forslaget vedrørende lovens § 8 c, at hvis danske skibe benytter sig af udenlandske private forhyrings- og formidlingstjenester i lande, der har ratificeret en af de to ILO-konventioner fra enten 1996 eller 2006, skal rederen som hovedregel sikre, at de pågældende tjenester er certificerede af det pågældende land.

Hvis tjenesten er etableret i en stat, der ikke har ratificeret nogen af konventionerne, har rederen efter forslaget vedrørende lovens § 8 c, stk. 2, pligt til at indhente den nødvendige dokumentation for, at forhyringstjenesten opfylder konventionens krav til forhyrings- og formidlingstjenester.

Rederen kan dog også efter lovforslaget indhente Søfartsstyrelsens godkendelse til at anvende specifikke private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i de pågældende lande. En sådan godkendelse vil forudsætte, at konventionens beskyttelsesregler overholdes, så den søfarende er sikret bedst muligt.

*Spørgsmål 6:*

Hvorledes sikres det, at de søfarende får samme rettigheder med hensyn til erstatning og opsigelse, som funktionærloven giver?

*Svar:*

Lovforslaget har primært til formål at danne grundlag for en dansk ratifikation af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold. Med disse regler sker der også en udvidelse af de søfarendes rettigheder. Det er derimod ikke formålet at foretage en fuldstændig revision af sømandslovens bestemmelser, herunder af regler der falder uden for konventionens regulering.

Sømandsloven er en særlig ansættelseslov for søfarende, og der er ikke en fuldstændig parallelitet mellem sømandsloven og funktionærloven. Sømandsloven har en række bestemmelser, som ikke svarer til funktionærloven. Det gælder f.eks. særlige regler om løn under sygdom, også efter at ansættelsesforholdet er ophørt, betaling af hjemrejse, gratis lægebehandling i udlandet mv. Omvendt kan der også findes regler i funktionærloven, der er bedre for den ansatte end det, der fremgår af sømandsloven. Da sømandsloven er en minimumslov, er der mulighed for, at sådanne rettigheder kan medtages i de kollektive overenskomster på søfartsområdet eller i den søfarendes individuelle ansættelseskontrakt.

Jeg er ikke indstillet på at pålægge rederierhvervet yderligere byrder end dem, der følger af konventionen, eller tildele de søfarende rettigheder, som rederne og de søfarendes organisationer selv kunne tale sig frem til, såfremt der var enighed.

*Spørgsmål 7:*

Ministeren bedes redegøre for, hvilke ændringer lovforslaget medfører med hensyn til ansættelsesforholdene for navigatører om bord.

*Svar:*

For så vidt angår navigatører, der ikke er skibsførere, og som derfor er omfattet af begrebet søfarende, vil alle forbedringer ifølge lovforslaget, der følger af konventionen, gælde. Det gælder f.eks. reglerne om ret til gratis hjemrejse.

Hvad angår navigatører, der er skibsførere, kan der henvises til besvarelsen af spørgsmål 2, hvoraf det fremgår, at disse får de samme rettigheder, som andre ansatte får efter konventionen.

Efter den gældende lovs § 49 gjaldt visse af lovens bestemmelser ikke fuldt ud for skibsføreren, men kun med de fornødne lempelser. I lovforslaget omformuleres sømandslovens § 49, hvorefter en række af de hidtidige bestemmelser nu vil gælde fuldt ud for skibsføreren uden lempelser svarende til konventionen. Det drejer sig f.eks. om reglerne om hviletid.

*Spørgsmål 8:*

Hvor stort et provenu kommer der ind via gebyrer på større fiskefartøjers periodiske syn, som i dag er undtaget fra kravet om betaling, jf. afsnit 3.4.1.1. og 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger?

*Svar:*

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

I alt er der i dag ca. 300 større fiskefartøjer, der er underkastet krav om periodisk syn. Disse skibe gennemgår syn hvert 2. år. Hver anden gang er der tale om et såkaldt fornyelsessyn og hver anden gang et såkaldt mellemliggende syn, som primært omfatter kontrol af skibets udrustning.

Synsregimet ligner meget det, som gælder for syn af skibe i handelsflåden.

Der vil blive opkrævet en fast, omkostningsbestemt timepris for synene i overensstemmelse med Finansministeriets bestemmelser om prisfastsættelse vedrørende gebyrer. Provenuet fra syn af større fiskefartøjer vil skønsomt være 1.125.000 kr. på årsbasis og vil i overensstemmelse med regeringens gebyrpolitik blive anvendt til finansiering af de generelle skatte- og afgiftslettelser.

*Spørgsmål 9:*

Er der tale om, at de nye gebyrer for såvel større som mindre fiskefartøjer samlet betyder, at staten får en provenumæssig nettogevinst, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 19-21?

*Svar:*

Nej. Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål 8, skal provenuet fra syn af de større fiskefartøjer anvendes til at finansiere de generelle skatte- og afgiftslettelser, som fiskerierhvervet også nyder godt af.

Når det drejer sig om de nye syn – der foreslås indført på mindre fiskefartøjer med baggrund i en række alvorlige ulykker i netop dette segment af fartøjer – modsvares indtægten af de udgifter, som staten vil få ved at gennemføre synene.

*Spørgsmål 10:*

Hvordan kan lovforslaget ændres, så gebyrer for de periodiske syn for mindre fiskefartøjer halveres eller nedsættes svarende til det ekstra provenu, som kommer, ved at der tages betaling for periodiske syn af større fiskefartøjer?

*Svar:*

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 8 og 9, er gebyrerne for de periodiske syn af større fiskefartøjer med til at finansiere de generelle skatte- og afgiftslettelser.

Skønsmæssigt er der tale om, at gebyrindtægterne fra syn på de større fiskefartøjer vil være i samme størrelsesorden som de forventede gebyrer for syn af mindre fiskefartøjer.

At lave en omfordeling mellem betalingen for syn for henholdsvis de større og de mindre fiskefartøjer vil være i strid med skattestoppet. Når der indføres nye gebyrer for eksisterende opgaver, følger det af regeringens gebyrpolitik, at indtægterne skal tilføres puljen for skatte- og afgiftslettelser.

Såfremt man ønskede at gå den vej at anvende provenuet fra de store skibe til betaling af det ressourceforbrug, som Søfartsstyrelsen vil få i forbindelse med indførelsen af de nye syn på de mindre skibe, skal lovforslagets § 1, nr. 19 og 20 ændres, således at det fremgår direkte, at periodiske syn for fiskeskibe mindre end 15 meter er gratis.

Når regeringen ikke anbefaler, at man går denne vej, skyldes det udover skattestoppet, at betalingen også i sig selv har en adfærdsregulerende karakter og dermed giver et incitament til at holde skibet i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand. Det forhold, at ejeren skal betale for den tid, som bruges på at syne den pågældendes fiskefartøj, er således en ansporing til at have orden i sagerne.

Hertil kommer, at et mindre fiskefartøj kun vil skulle have et syn hvert 5. år, medmindre det ombygges, i modsætning til de store fiskefartøjer, der synes hvert andet år. De økonomiske omkostninger forbundet med det periodiske syn af et mindre fiskeskib hvert 5. år vil være ca. 1.000 kr. om året i gennemsnit. Prisen afhænger dog af den tid, der bruges på synet. Skibe, der er i orden, vil derfor typisk slippe billigere. Synsprisen kan også variere med skibets størrelse og dermed typisk skibets udrustning m.v.

Henset til ordningens betydning for sikkerheden om bord på danske fiskeskibe vurderes omkostningen alt i alt at være moderat for erhvervet.

Fra fiskerierhvervets side har der endvidere været udtrykt ønske om at have mulighed for at få uddelegeret tilsynet til private, hvilket der er åbnet op for i lovforslaget. En sådan ordning vil imidlertid ikke være mulig, såfremt de offentlige syn er gratis, eller hvis prisen er så lav, at det ikke forretningsmæssigt vil kunne hænge sammen for en privat tilsynsførende.

*Spørgsmål 11:*

Vil ministeren fremsætte ændringsforslag, så gebyret ved de periodiske syn for mindre fiskefartøjer nedsættes?

*Svar:*

Der henvises til min besvarelse af spørgsmål 10.