

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning (Styrket indsat mod søfarende, der begår personfarlig kriminalitet om bord eller i relation til tjeneste på danske skibe og ny uddannelse for færge navigatører)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 29 *e* indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i seksualforbrydelser, jf. straffelovens 24. kapitel, forbrydelser mod liv og legeme, jf. straffelovens 25. kapitel, eller forbrydelser mod den personlige frihed, jf. straffelovens 26. kapitel, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten.

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 4-8.«

2. I § 29 *e*, *stk. 3*, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til »stk. 1-3.«

§ 2

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, som ændret ved lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 2, *nr. 8* affattes således:

»8) »STCW-F-konventionspåtegning«: Sønæringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 med senere ændringer (STCW-F-konventionen).«

2. § 6, *stk. 2*, affattes således:

»Stk. 2. Beviserne skal forefindes om bord i enten original eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form og skal uanset formatet have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventionens

UDKAST

reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer, jf. dog stk. 7.«

3. § 6, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav:

- 1) For passagerskibe og tankskibe under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.
- 2) Ved sejlads i ethvert skib med særlige manøvreegenskaber.
- 3) Ved sejlads i skibe med særlig udrustning eller særligt udstyr.
- 4) Ved sejlads med skibe af særlig konstruktion.«

4. I § 6 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Tilsvarende kan Søfartsstyrelsen i henhold til STCW-konventionens regulering I/3. forøge eller formindske kravene ved sejlads uden for dansk kystfart på kystfartslignende vilkår i et andet lands kystfart under forudsætning af, at både detaljerne for de pågældende områder og andre relevante betingelser er specificeret i samarbejde med det eller de pågældende lande eller berørte parter.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.«

5. I § 6 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Uanset de i stk. 2 påkrævede uddannelsesniveauer og bevispåtegninger kan skibsførere og navigationsofficerer i passagerskibe under 500 BT i stedet besidde et alternativt bevis i henhold til skemaet nedenfor, såfremt skibets besætningsfastsættelse giver mulighed for det:«

Brutto- tonnage	Passagerskib i fart i indre dansk territorialfarvand	
	Skibsfører	Styrmand
20-499	Færgefører	Færgenavigatør

6. I § 6 indsættes som stk. 8:

»Stk. 8: Uanset afgrænsningen af fartsområde i skemaet i stk. 7 kan Søfartsstyrelsen ud fra en konkret vurdering tillade undtagelsesvis sejlads uden for indre dansk territorialfarvand med et passagerskib, som er omfattet af skemaet, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet behørig foranstaltninger til sikring af sejladsen. En sådan sejlads er dog altid begrænset til det havområde, som er fastsat i passagerskibets fartstilladelse, og skal altid ske under gunstige vejrforhold og uden passagerer om bord.«

UDKAST

I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 10, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

§ 5

Stk. 1. Loven gælder ikke for Grønland, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1-6, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de grønlandske forhold tilsiger.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Lov om sikkerhed til søs
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Lov om skibes besætning
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3	Ikraftsættelse for Grønland af ændring til lov om sikkerhed til søs
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.3.3.	Den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser

UDKAST

7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs fremsættes med det formål at gøre det muligt for domstolene at fratage personer muligheden for at gøre tjeneste på danske skibe, hvis de er dømt for bl.a. vold eller sædelighedsforbrydelser.

Forslag om ændring af lov om skibes besætning fremsættes med det formål at give mulighed for at udstede en ny gruppe af sønæringsbeviser. Endvidere foretages der mindre justeringer i loven.

Forslag om ændring af lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer fremsættes med det formål at tilvejebringe hjemmel til at sætte ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs, i kraft for Grønland.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Lov om sikkerhed til søs

2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af § 29 e i lov om sikkerhed til søs, at retten til at gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ved dom kan frakendes for den, der har gjort sig skyldig i en række forskellige overtrædelser. Stk. 1 omhandler spiritussejlad, mens stk. 2 henviser til situationer, hvor den pågældende har foranlediget grundstødning, forlis eller anden søulykke, eller har navigeret eller behandlet skibet i strid med godt sømandskab. Efter både stk. 1 og 2 kan frakendelsen gøres betinget.

Ovenstående opstilling af de overtrædelser, der kan føre til frakendelse af retten til at sejle, er udtømmende.

Det følger af samme lovs § 29 e, stk. 3, at ubetinget frakendelse kan ske for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

UDKAST

Stk. 4 beskriver de praktiske foranstaltninger ved gennemførelsen af en frakendelse, herunder at den dømtes beviser skal indsendes til Erhvervsministeriet.

Stk. 5 indeholder en nærmere beskrivelse for de vilkår, der gælder for betingede frakendelser.

Stk. 6 giver politiet mulighed for i tilfælde af spiritussejlad at inddrage retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester midlertidigt, hvis det skønnes at overtrædelse vil føre til en ubetinget frakendelse.

Endelig giver stk. 7 mulighed for, at frakendelsen alene skal medføre, at den dømte fremover alene må udføre arbejde i en stilling af lavere grad.

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Lovændringen har til formål at gøre det mere trygt og sikkert at arbejde på skibe, der sejler på dansk flag. Trygheden øges ved at give domstolene mulighed for at inddrage retten til at arbejde på danske skibe, hvis man er dømt for visse overtrædelser af straffeloven begået i forbindelse med udøvelse af sit erhverv.

I oktober 2023 blev en undersøgelse af mobning og chikane på danske skibe offentliggjort, som viste, at ud af de søfarende, der har besvaret undersøgelsen, har 17 % har oplevet mobning, mens 11 % har været udsat for chikane.

Udfordringerne med mobning og chikane handler ikke kun om køn, men relaterer sig også til bl.a. race og kulturel baggrund.

Som opfølgning på rapporten blev Søfartsstyrelsen bedt om – i dialog med relevante aktører fra det maritime erhverv – at kortlægge relevante tiltag til at bekæmpe mobning og chikane, og dermed forbedre forholdene om bord.

Et af tiltagene fra dialogen handler om at skærpe straffene, så søfarende, der f.eks. dømmes for vold, kan miste retten til at arbejde på skibe, der sejler på dansk flag.

Tiltaget har konkret til formål at udvide domstolenes mulighed for ved dom at fratage en søfarende eller personer, der er omfattet af bekendtgørelse om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe, muligheden for at få ansættelse på danskflagede skibe. Domstolene skal således kunne fratage muligheden for at gøre tjeneste på danskflagede skibe ved domfældelse for bl.a. vold, sædelighedsforbrydelse, frihedsberøvelse, psykisk vold

UDKAST

og trusler om vold. Det gælder i forhold til hændelser sket om bord eller i relation til tjeneste.

Forslaget skal medvirke til at fremme forholdene om bord ved aktivt at arbejde imod racisme og sexismen, herunder sikre forebyggelse af chikane og mobning på søfartsområdet og dermed øge trygheden på danske skibe.

Lignende straffe, hvor personer kan miste retten til at arbejde i bestemte erhverv efter at være dømt for visse lovovertrædelser, kendes fra flere områder, herunder medicinske, pædagogiske og sociale, transportrelaterede, finansielle og juridiske erhverv. Disse straffe beskytter offentligheden og opretholder tilliden til erhvervene ved at forhindre personer, der har begået alvorlige lovovertrædelser, i at fortsætte i risikofyldte roller.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i lov om sikkerhed til søs § 29 e indsættes et nyt stykke 3, hvorefter retten til at gøre tjeneste om bord ved dom kan fratages den, som har gjort sig skyldig i seksualforbrydelser, jf. straffelovens 24. kapitel, forbrydelser mod liv og legeme, jf. straffelovens 25. kapitel, eller forbrydelser mod den personlige frihed, jf. straffelovens 26. kapitel, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten.

Forslaget handler om at skærpe straffene, så søfarende, der f.eks. dømmes for vold, kan miste retten til at arbejde på skibe. Målet er at give domstolene mulighed for at forbyde folk, der dømmes for vold, seksuelle forbrydelser, frihedsberøvelse, psykisk vold eller trusler om vold, at arbejde på danskflaggede skibe. Dette skal gælde hændelser, der sker om bord eller i relation til tjenesten.

Lignende straffe, hvor personer kan miste retten til at arbejde i bestemte erhverv efter at være dømt for visse lovovertrædelser, kendes fra flere områder, f.eks. medicinske erhverv, pædagogiske og sociale erhverv, samt finansielle og juridiske erhverv. Disse straffe beskytter offentligheden og opretholder tilliden til erhvervene ved at forhindre personer, der har begået alvorlige lovovertrædelser, i at fortsætte i risikofyldte roller.

2.2. Lov om skibes besætning

2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af § 2, nr. 8, i lov om skibes besætning, at der ved STCW-F-konventionspåtegning forstås et sønæringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe fra 1995.

UDKAST

Den samme lovs § 6, stk. 2, anfører i et skema hvilke uddannelsesniveauer, der kræves til forskellige stillinger om bord. Der sondres mellem skibe med en bruttotonnage under 500 i kystfart og øvrige skibe.

I samme bestemmelses stk. 3 fremgår det for hvilken type skibe, passager-skibe og tankskibe, Søfartsstyrelsen kan forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, farts-område og passagerantal.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Uddannelses- og Forskningsstyrelsen har i maj 2024 udstedt en bekendtgørelse, hvorefter uddannelsen som færgenavigatør bliver permanent. For at kunne fastsætte en skibsbesætning med uddannede færgenavigatører og udstede et sønæringsbevis til dimittender fra den nye uddannelse er en ændring af lov om skibes besætning nødvendig.

Den nye uddannelse skal medvirke til at sikre færgereederiernes rekrutteringsmuligheder. Uddannelsen giver i kraft af sin sammensætning kun kompetence til nogle bestemte skibe i bestemte farvande, og den introducerer endvidere en ny uddannelsestitel, som ikke findes i den nuværende lov om skibes besætning. Det er en forudsætning for uddannelsens succes, at der kan udstedes et sønæringsbevis efter endt uddannelse.

Lov om skibes besætning ændres med det formål at kunne fastsætte en skibsbesætning med uddannede færgenavigatører og udstede et sønæringsbevis til dimittender fra den nye uddannelse. Lovændringen vil sikre, at de, der gennemfører den nye uddannelse som færgenavigatør, vil kunne få udstedt et sønæringsbevis, som afspejler deres kompetenceniveau.

Endvidere vil der blive foretaget mindre justeringer i loven, således at der tages højde for de ændringer, som ved udgangen af 2025 træder i kraft i IMO's uddannelseskonvention for fiskere, STCW-F, ligesom Søfartsstyrelsens beføjelser til at dispensere i bekendtgørelse nr. 916 af 23 juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning, indarbejdes i selve loven. Derved bliver bekendtgørelsen overflødig og kan ophæves.

Desuden indføres muligheden for, at man i stedet for at opbevare fysiske originale sønæringsbeviser om bord i stedet kan anvende elektroniske beviser.

2.2.3. Den foreslåede ordning

UDKAST

Det foreslås, at ordlyden i § 2 nr. 8 ændres, således at ”med senere ændringer” tilføjes. Nyaffattelsen af bestemmelsen har til hensigt at tage højde for de ændringer, som ved udgangen af 2025 træder i kraft i IMO’s uddannelseskonvention for fiskere.

Det foreslås også, at ordlyden i § 6, stk. 2, ændres og der tilføjes et ”jf. dog stk. 7”, som er en henvisning til et nyt stykke i § 6, som indføres ved lovændringen. Samtidig indføres muligheden for at anvende elektroniske certifikater i loven som en del af den generelle digitalisering. Beviserne skal herefter forefindes om bord i enten original eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form.

Det foreslås samtidig at inkorporere bekendtgørelse nr. 916 af 23 juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning i lovens § 6, stk. 3. Den sker ved en nyaffattelse af § 6, stk. 3, således at Søfartsstyrelsen fremover efter denne bestemmelse kan forøge eller formindske de i § 6, stk. 2, anførte kvalifikationskrav.

Det foreslås endvidere, at der indføres et nyt stk. 4 i samme bestemmelse, således at Søfartsstyrelsen i henhold til STCW-konventionens regulering I/3., tilsvarende kan forøge eller formindske kravene ved sejlads uden for dansk kystfart på kystfartslignende vilkår i et andet lands kystfart under forudsætning af, at både detaljerne for de pågældende områder og andre relevante betingelser er specificeret i samarbejde med det eller de pågældende lande eller berørte parter.

Endelig foreslås det, at der i § 6 tilføjes et nyt stk. 7 og 8, som giver visse skibe mulighed for at anvende en ny besætningskategori.

2.3. Ikraftsættelse for Grønland af ændring til lov om sikkerhed til søs

2.3.1. Gældende ret

Lov om sikkerhed til søs blev udstedt i 1998 ved lov nr. 900 af 16. december 1998. Det fremgår af lovens § 36, at loven ved en kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Loven er siden 1998 ændret 33 gange og der er i lovændringerne taget stilling til, hvorvidt ændringslovene skal kunne sættes i kraft for Grønland. Det gælder også for lovændringen i lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895,

UDKAST

lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer.

Det fremgår af § 10, stk. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012, at Erhvervsministeren ved kongelig anordning kan sætte loven helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det betyder, at hver ændring af en lov i ændringsloven, kan sættes i kraft for Grønland én gang. Der kan udstedes én kongelig anordning pr. lovændring.

Ændringerne i lov nr. 1384 af 23. december 2012 til lov om sikkerhed til søs er, på nær ændringen til lovens § 4, stk. 3, sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 1031 af 24. august 2015 i det omfang, at de skal gælde for Grønland.

2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Ændringerne til lov om sikkerhed til søs i lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer er, for de bestemmelser, der skal sættes i kraft for Grønland, sat i kraft. Dette gælder imidlertid ikke ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.

Baggrunden for, at ændringen ikke er sat i kraft for Grønland sammen med de andre ændringer skyldes, at bestemmelsen har sammenhæng med lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, som gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF, og denne er ikke sat i kraft for Grønland.

Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs kan sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning, hvilket er igangsat. I samme anordning skal ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs også sættes i kraft.

§ 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs er ændret ved § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs og igen ved lov nr. 1384 af 23. december 2012. Det er den sidste ændring der skal sættes i kraft for Grønland. Da anordningshjælpen i lov nr. 1384 af 23. december 2012

UDKAST

allerede er udnyttet én gang, så er det ikke lovteknisk muligt at sætte ændringen til lov om sikkerhed til søs, § 4, stk. 3, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 i kraft for Grønland uden en ændring af anordningshjemlen.

Det vurderes på den baggrund nødvendigt, at der skabes den fornødne hjemmel til, at ændringen til lov om sikkerhed til søs, § 4, stk. 3, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 kan sættes i kraft for Grønland.

Ændringen er endvidere et led i opfølgningen på regeringsgrundlaget, da den sikre opdatering af lovgivningen i Grønland.

2.3.3. Den foreslåede ordning

For at kunne sætte ændringen til lov om sikkerhed til søs, § 4, stk. 3, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 i kraft for Grønland, foreslås det, at anordningshjemlen i § 10, stk. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 nyaffattes.

Den foreslåede ændring vil således give mulighed for, at sætte loven i kraft for Grønland på flere forskellige tidspunkter.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for hverken stat, kommuner eller regioner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det vurderes, at lovforslaget har administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at forslaget til ændring af lov om sikkerhed til søs ikke har væsentlige administrative konsekvenser for borgere, da der formentligt vil være tale om få sager om året, der fører til fratagelse af muligheden for at sejle på danske skibe.

Forslaget til ændring af lov om skibes besætning har ikke administrative konsekvenser for borgere.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

UDKAST

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 3. juli til den 22. august 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Tursejlere, Fagbevægelsens Hovedorganisation, 3F Sømandene, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Forenede Danske Motorejere, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladsens Fremme, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejds miljø- og Velfærdsråd, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Marstal Navigationsskole, Martec, Metal Maritime, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Søløvsudvalget, Sø- og Handelsretten.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)

UDKAST

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Det vurderes, at forslaget til ændring af lov om sikkerhed til søs ikke har væsentlige administrative konsekvenser for borgere, da der formentligt vil være tale om få sager om året, der fører til fratagelse af muligheden for at sejle på danske skibe.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang	Ja	Nej X

UDKAST

også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	
--	--

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af § 29 e i lov om sikkerhed til søs, at retten til at gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ved dom kan frakendes for den, der har gjort sig skyldig i en række forskellige overtrædelser. Stk. 1 omhandler spiritussejlads, mens stk. 2 henviser til situationer, hvor den pågældende har foranlediget grundstødning, forlis eller anden søulykke, eller har navigeret eller behandlet skibet i strid med godt sømandskab. Efter både stk. 1 og 2 kan frakendelsen gøres betinget.

Ovenstående opstilling af de overtrædelser, der kan føre til frakendelse af retten til at sejle, er udtømmende.

Det foreslås, i § 29 e, at indsætte et nyt *stk. 3*, hvor det fremgår, at retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i seksualforbrydelser, jf. straffelovens 24. kapitel, forbrydelser mod liv og legeme, jf. straffelovens 25. kapitel, eller forbrydelser mod den personlige frihed, jf. straffelovens 26. kapitel, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten.

Der indføres en mulighed for ved dom at frakende en søfarende retten til at gøre tjeneste om bord, hvis den pågældende er dømt for visse overtrædelser af straffeloven og sådanne overtrædelser er begået om bord eller i nær relation til tjenesten.

For så vidt angår spørgsmålet om frakendelsens karakter, er bestemmelsen udformet, så den tager hensyn til, at lovovertrædelsen skal være sket om bord eller i relation til tjenesten. Det tidsmæssige aspekt følger de eksisterende rammer i den nuværende § 29 e i lov om sikkerhed til søs, hvorefter frakendelsen kan ske ubetinget eller betinget (sidstnævnte under formildende omstændigheder) og for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

Overtrædelserne af straffeloven falder samlet set ind under den kategori af forbrydelser, der er rettet mod en eller flere enkeltpersoner, og som er egnet til at skabe utryghed på arbejdspladsen. Når skibet for en længere periode fungerer både som arbejdsplads og hjem for den søfarende, der udsættes for

UDKAST

chikane og mobning, får det en særlig karakter, da den søfarende ikke på samme måde som på land har mulighed for at komme væk.

Det vil være op til domstolene at fastslå udstrækningen af bestemmelsen, herunder om også kortvarige og betingede fængselsdomme skal kunne føre til frakendelse. Ved vurderingen af om frakendelse efter den nye § 29 e, stk. 3, skal ske, forudsættes der lagt afgørende vægt på grovheden af den eller de begåede forseelser.

I modsætning til de gældende muligheder for at frakende en skibsfører, styrmand eller maskinmester retten til at udføre sit hverv, er denne mulighed for frakendelse udstrakt til samtlige besætningsmedlemmer.

Lovens eksisterende muligheder for at frakende nogen retten til at sejle bibeholdes. De eksisterende rammer for frakendelsernes tidsmæssige udstrækning bibeholdes, ligesom det fortsat skal være strafbart at udføre sit erhverv, mens frakendelsen er gældende.

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 4-8.

Til nr. 2

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 1, således at den eksisterende bestemmelse om frakendelsers tidsmæssige udstrækning fremover også omfatter frakendelser i medfør af visse forbrydelser begået om bord eller i nær relation til tjenesten.

Til § 2

Til nr. 1

I den gældende § 2, nr. 8, forstås ved en STCW-F-konventionspåtegning, et sønæringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 (STCW-F-konventionen). Den 1. januar 2026 træder en revideret STCW-F-konvention i kraft. Arbejdet med revisionen har været i gang i en årrække i FN's søfartsorganisation, IMO, og der er en del ændringer ift. den oprindelige konvention. Det vil derfor være vigtigt, at referencen i den reviderede lov er til den reviderede STCW-F-konvention.

Det foreslås i § 2, nr. 8, at ”med seneste ændringer” tilføjes bestemmelsen.

UDKAST

Den foreslåede ordning vil medføre, at den reviderede STCW-F-konvention sættes i kraft for Danmark ved dens ikrafttræden internationalt. Ændringen vil gøre det muligt at udstede korrekt påtegnede sønæringsbeviser til fiskere iht. bestemmelserne i den reviderede konvention. Uden ændringen vil dette ikke være muligt.

Til nr. 2

Det fremgår af den gældende § 6, stk. 2, at beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventionens reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer:

Med den foreslåede ændring gives der mulighed for elektroniske beviser om bord. Dette sker ved en formulering om, at beviserne skal forefindes om bord i enten original eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form.

Ved lovændringen indsættes der tillige et nyt stk. 7, i bestemmelsen der vil regulere alternative uddannelsesniveaumuligheder for visse skibstyper. For at tydeliggøre sammenkobling imellem § 6, stk. 2, og den nye § 6, stk. 7, foreslås at der i § 6, stk. 2, tilføjes ”jf. dog stk. 7”.

Til nr. 3

§ 6, stk. 3, regulerer, at Søfartsstyrelsen, for passagerskibe og tankskibe, kan forøge eller formindske de i § 6, stk. 2 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.

Ved lovændringen vil det efter § 6, stk. 3, være muligt for Søfartsstyrelsen tillige at forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav, ved sejlads i ethvert skib med særlige manøvreegenskaber, ved sejlads i skibe med særlig udrustning eller særligt udstyr og ved sejlads med skibe af særlig konstruktion.

Det fremgår af § 1 i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning, at Søfartsstyrelsen, efter en konkret vurdering kan forøge eller formindske de kvalifikationskrav og besætningsregler, der fremgår af § 6, stk. 2, i lov om skibes besætning. Bekendtgørelsens § 1, nr. 2-5, regulerer at der kan ske fravigelse for passagerskibe og tankskibe under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal, ved sejlads i skibe med særlige manøvreegenskaber, ved sejlads i skibe med særlig udrustning eller særligt

UDKAST

udstyr, og ved sejlads med skibe af særlig konstruktion. Undtagelsesbestemmelserne gør det muligt at tage individuel hensyntagen, når dette er nødvendigt. Sådanne bør kunne tages til konkrete skibe eller skibstyper pga. deres konstruktion eller beskaffenheden af det arbejde, de udfører, så sikkerheden altid kan opretholdes – også for f.eks. nye skibstyper, som man ikke har erfaring med, og for skibstyper, som udgør en særlig risiko (f.eks. tankskibe). I gældende ret findes fravigelsesmulighederne dels i besætningsloven, dels i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023.

For at forenkle reglerne, foreslås det, at undtagelsesbestemmelserne i § 1, nr. 2-5, i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning tilføjes i § 6, stk. 3.

Ændringen vil betyde en regelforenkling, idet alle undtagelsesbestemmelserne herefter vil være samlet i lov om skibes besætning. Bekendtgørelsen vil således kunne ophæves.

Til nr. 4

§ 6, stk. 3, regulerer, at Søfartsstyrelsen for passagerskibe og tankskibe, kan forøge eller formindske de i § 6, stk. 2, anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.

Det fremgår af § 1 i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning, at Søfartsstyrelsen, efter en konkret vurdering kan forøge eller formindske de kvalifikationskrav og besætningsregler, der fremgår af § 6, stk. 2 i lov om skibes besætning. Bekendtgørelsens § 1, nr. 1, regulerer, at der kan ske fravigelse ved sejlads uden for dansk kystfart på kystfartslignende vilkår i et andet lands kystfart under forudsætning af, at både detaljerne for de pågældende områder og andre relevante betingelser er specificeret i samarbejde med det eller de pågældende lande eller berørte parter, jf. STCW-konventionens regulering I/3.

For at forenkle reglerne, foreslås det, at undtagelsesbestemmelsen i § 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning indsættes som et nyt stk. 4 i § 6.

UDKAST

Ændringen vil, som i § 6, stk. 3, betyde en regelforenkling, idet alle undtagelsesbestemmelserne herefter vil være samlet et sted. Bekendtgørelsen vil således kunne ophæves.

Til nr. 5

Det fremgår af § 6, stk. 2, i lov om skibes besætning, hvilke uddannelsesniveauer der kræves til de forskellige stillinger om bord.

Det foreslås, at der i § 6 tilføjes et *stk. 7*, som giver visse skibe mulighed for at anvende en ny besætningskategori, som følge af den nye Færgenavigatør-uddannelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at bekendtgørelsen om sønæringsbeviser kan få den nye besætningskategori indarbejdet, hvorefter elever, som har gennemført den nye uddannelse til færgenavigatør, vil kunne få et sønæringsbevis som sådan.

Det bemærkes, at de i stk. 3 anførte muligheder for at fravige skemaet i stk. 2 ikke tilsvarende finder anvendelse i skemaet i det nye stk. 7. Der kan derfor ikke tillades bemanning med personer, som er uddannet som færgenavigatører eller færgefører, hvis skibet ikke kan indplaceres inden for skemaets rammer. Undtaget herfra er de i det nye stk. 8 nævnte tilfælde.

Da kravene til skibes besætningers uddannelse som regel beskrives i henhold til de internationale bestemmelser, skal det understreges, at færgenavigatøruddannet personale kun vil kunne gøre tjeneste i danske indenrigsfærger under 500 BT i fart i indre dansk territorialfarvand (dog ikke ved Grønlands kyster), og kun hvis skibets besætningsfastsættelse for broofficersgruppen kræver uddannelse til kystskipper eller lavere jf. skemaet i lovens § 6, stk. 2, om skibe under 500 BT i kystfart.

Til nr. 6

Det foreslås, at der i § 6 tilføjes et *stk. 8*, som en undtagelsesbestemmelse for det geografiske farvandskrav nævnt i stk. 7. Hvor stk. 7, giver visse skibe mulighed for at anvende en ny besætningskategori inden for indre dansk territorialfarvand, fastlægger stk. 8, at undtagelsesvis fart uden for indre dansk territorialfarvand kan tillades den samme gruppe af skibe på visse betingelser.

Uanset afgrænsningen af fartsområde i skemaet i stk. 7, kan Søfartsstyrelsen ud fra en konkret vurdering tillade undtagelsesvis sejlads uden for indre

UDKAST

dansk territorialfarvand med et passagerskib, som er omfattet af skemaet, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet behørig foranstaltninger til sikring af sejladsen. En sådan sejlads er dog altid begrænset til det havområde, som er fastsat i passagerskibets fartstilladelse, og skal altid ske under gunstige vejrforhold og uden passagerer om bord.

Ved undtagelsens formulering forstås, at sejlads til og fra danske værfter samt forlægninger og lignende kan foretages inden for samme havområde som fastsat i færgens fartstilladelse, når der overholdes en række kriterier, som er opsat i færgens sikkerhedsstyringssystem, herunder at sejladsen skal ske uden passagerer og under gunstige vejrforhold. Vejrforhold skal her forstås bredt, således at også en vurdering af søens tilstand skal være omfattet af beskrivelsen i sikkerhedsstyringssystem.

Til § 3

Til nr. 1

Det fremgår af § 10, stk. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer, at Erhvervsministeren ved kongelig anordning kan sætte loven helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

De ændringer i lov nr. 1384 af 23. december 2012 til lov om sikkerhed til søs, som skal sættes i kraft for Grønland blev, på nær ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs, sat i kraft ved kongelig anordning nr. 1031 af 24. august 2015.

Ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs skal også sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at § 10, stk. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 nyaffattes således, at loven kan sættes i kraft for Grønland, med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger, på forskellige tidspunkter.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3 vil medføre, at § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs kan sættes i kraft for Grønland.

Formålet med ændringen er alene at kunne sætte § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs i kraft for Grønland.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til punkt 2.3 i lovforlagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2025.

Regulering, som har direkte konsekvenser for erhvervslivet, skal som hovedregel træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli. Det letter virksomhedernes arbejde med at holde sig orienteret om ny regulering. I dette tilfælde er der tale om erhvervsrettet regulering, og loven træder derfor i kraft den 1. januar 2025.

Til § 5

Den foreslåede § 5 angiver lovens territoriale gyldighedsområde. Det foreslås i *stk. 1*, at loven ikke gælder for Grønland, jf. dog *stk. 2*.

Lov om sikkerhed til søs kan i henhold til § 36 i lov nr. 900 af 16. december 1998 sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

Loven er første gang sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 607 af 25. juni 2001 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs og senere ændringer til loven er sat i kraft for Grønland i 2003, 2008, 2013 og 2015.

Lov om skibes besætning kan i henhold til § 32 i lov nr. 15 af 13. januar 1997 sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

Loven er første gang sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 608 af 25. juni 2001 om ikrafttræden for Grønland af lov om skibes besætning og senere ændringer til loven er sat i kraft for Grønland i 2005 og 2023.

Det foreslås derfor i *stk. 2*, at § 1, stk. 1-2, og § 2, nr. 1-6, som vedrører ændringer til lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning, ved en kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bestemmelsen er et led i opfølgningen på regeringsgrundlaget, da den sikre opdatering af lovgivningen i Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 29 e, stk. 3. Ubetinget frakendelse efter stk. 1 og 2 sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.</p>	<p>1. I § 29 e indsættes efter stk. 2 som nyt stykke: »Stk. 3. Retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i seksualforbrydelser, jf. straffelovens 24. kapitel, forbrydelser mod liv og legeme, jf. straffelovens 25. kapitel, eller forbrydelser mod den personlige frihed, jf. straffelovens 26. kapitel, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten. Stk. 3-7 bliver herefter stk. 4-8. «</p>
<p>§ 29 e, stk. 4. Frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget, sender anklagemyndigheden vedkommendes sønæringsbevis, duelighedsbevis eller speedbådsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Er retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan</p>	<p>2. I § 29 e, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til »stk. 1-3.«</p>

UDKAST

<p>spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra endelig dom. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.</p>	
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2024, som ændret ved lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 2.--- »8) »STCW-F-konventionspåtegning«: Sønæringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 (STCW-F-konventionen).«</p> <p>9-15)---</p>	<p>1. § 2, nr. 8 affattes således:</p> <p>»8) »STCW-F-konventionspåtegning«: Sønæringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 med senere ændringer (STCW-F-konventionen).«</p>
<p>§ 6.--- »Stk. 2. Beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-</p>	<p>2. § 6, stk. 2, affattes således: »Stk. 2. Beviserne skal forefindes om bord i enten original eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form og skal uanset formatet have STCW-konventionspåtegning enten i</p>

UDKAST

<p>konventionens reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer.«</p>	<p>overensstemmelse med STCW-konventionens reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer, jf. dog stk. 7.«</p>
<p>§ 6, stk. 3. For passagerskibe og tankskibe kan Søfartsstyrelsen forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.</p>	<p>3. § 6, stk. 3, affattes således: »Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. For passagerskibe og tankskibe under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal. 2. Ved sejlads i ethvert skib med særlige manøvreegenskaber. 3. Ved sejlads i skibe med særlig udrustning eller særligt udstyr. 4. Ved sejlads med skibe af særlig konstruktion.«
<p>§ 6, stk. 4. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW-konventionspåtegning i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat i stk. 2. Skibsføreren skal dog have dansk indfødsret.</p> <p>Stk. 5.---</p>	<p>4. I § 6 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke: »Stk. 4. Tilsvarende kan Søfartsstyrelsen i henhold til STCW-konventionens regulering I/3. forøge eller formindske kravene ved sejlads uden for dansk kystfart på kystfartslignende vilkår i et andet lands kystfart under forudsætning af, at både detaljerne for de pågældende områder og andre relevante betingelser er specificeret i samarbejde med det eller de pågældende lande eller berørte parter. Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.«</p>
	<p>5. I § 6 indsættes som <i>stk. 7</i>: »Stk. 7. Uanset de i stk. 2 påkrævede uddannelsesniveauer og bevispåtegninger kan</p>

UDKAST

	<p>skibsførere og navigationsofficerer i passagerskibe under 500 BT i stedet besidde et alternativt bevis i henhold til skemaet nedenfor, såfremt skibets besætningsfastsættelse giver mulighed for det:«</p> <table border="1" data-bbox="582 465 1137 790"> <tr> <td data-bbox="582 465 678 651">Brutto-tonnage</td> <td colspan="2" data-bbox="678 465 1137 651">Passagerskib i fart i indre territorialfarvand</td> </tr> <tr> <td data-bbox="582 651 678 696"></td> <td data-bbox="678 651 852 696">Skibsfører</td> <td data-bbox="852 651 1137 696">Styrmand</td> </tr> <tr> <td data-bbox="582 696 678 790">20-499</td> <td data-bbox="678 696 852 790">Færgefører</td> <td data-bbox="852 696 1137 790">Færgenavigatør</td> </tr> </table>	Brutto-tonnage	Passagerskib i fart i indre territorialfarvand			Skibsfører	Styrmand	20-499	Færgefører	Færgenavigatør
Brutto-tonnage	Passagerskib i fart i indre territorialfarvand									
	Skibsfører	Styrmand								
20-499	Færgefører	Færgenavigatør								
	<p>6. I § 6 indsættes som <i>stk. 8</i>:</p> <p>»<i>Stk. 8.</i> Uanset afgrænsningen af fartsområde i skemaet i stk. 7 kan Søfartsstyrelsen ud fra en konkret vurdering tillade undtagelsesvis sejlads uden for indre dansk territorialfarvand med et passagerskib, som er omfattet af skemaet, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet behørig foranstaltninger til sikring af sejladsen. En sådan sejlads er dog altid begrænset til det havområde, som er fastsat i passagerskibets fartstilladelse, og skal altid ske under gunstige vejrforhold og uden passagerer om bord.«</p>									
<p>§ 10. --- Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan ved kongelig anordning sætte loven helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtelse til at</p>									

UDKAST

	<p>redde de ombordværende m.v.) foretages følgende ændring:</p> <p>1. § 10, stk. 2, affattes således: »Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«</p>
--	---