

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om sikkerhed til søs, søloven og lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs
(Regulering af maritime ubemandede fartøjer, præcisering af hjemmel til at anmode om og modtage bistand fra politiet i forbindelse med tilbageholdelse af skibe, moderniserede regler om sejlads under påvirkning af alkohol og narkotika, højere bøder for arbejdsulykker til søs, implementering af 2010 HNS-konventionen og ændringer til direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren)

§ 1

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. juni 2025, foretages følgende ændring:

1. Efter kapitel 2 indsættes:

»Kapitel 2 a

Maritime ubemandede fartøjer

§ 8 a. Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren kan fastsætte regler om, at dele af loven finder anvendelse for kategorier af personer, som udfører arbejde af betydning for et maritimt ubemandet fartøjs drift uden at være om bord.«

§ 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som ændret ved § 3 i lov nr. 243 af 7. marts 2023, § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, § 8 i lov nr. 1669 af 30. december 2024 og § 1 i lov nr. 199 af 25. februar 2025, foretages følgende ændringer:

1. Efter kapitel 2 indsættes:

»Kapitel 2 a

Maritime ubemandede fartøjer

UDKAST

»§ 5 a. Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren kan fastsætte regler om maritime ubemandede fartøjers bygning, udstyr, drift, herunder regler om udstyret til fjernkontrolstyringssystemet og driften heraf. Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren kan også fastsætte regler om maritime ubemandede fartøjers levering og markedsføring.«

2. I § 14, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »skibets afgang«: »eller dets fortsatte sejlads, herunder ved at anmode om og modtage politiets bistand hertil«.

3. I § 28 ændres »som« til: »der«.

4. I § 29, stk. 1, 1. pkt., ændres »som« til: »der«.

5. § 29 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for muskeldrevne fritidsfartøjer i form af robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motor-kraft.«

6. I § 29 a indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. For spiritussejlads straffes derudover den, som fører eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, hvis den pågældendes blod under eller efter sejladsen indeholder

1) bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept, jf. dog nr. 2 og 4,

2) tetrahydrocannabinol (THC) i et sådant omfang, at indholdet i blodet overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept,

3) stoffer, der er omfattet af nr. 1, og som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, eller

4) tetrahydrocannabinol (THC), som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 6 og 7.

UDKAST

7. I § 29 a, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 2, 1. pkt., hvis fartøjet havde ført dansk flag« til: »jf. dog stk. 2«.

8. I § 29 a, stk. 6, der bliver til stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

§ 3

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 776 af 18. juni 2025, som ændret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, og § 3 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 170, stk. 2, ændres »166, stk. 6« til: »170 a«.

2. § 223, stk. 2, 2. pkt., ophæves.

3. Efter § 502 indsættes:

»§ 503. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 211 eller 228, eller om erstatning eller refusion fra HNS-fonden forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne. Forældelsesfristen vedrørende krav mod HNS-fonden afbrydes tillige ved retsskridt i medfør af § 225, stk. 6.

Stk. 2. Krav kan ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 10 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den sidste af disse hændelser.«

§ 4

I lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, som ændret ved § 2 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der 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 2002/59/EF, EU-Tidende 2009, L 131, side 114, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF om de

UDKAST

grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011, EU-Tidende 2024, L af 6. december 2024.«

2. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Hvis der er tale om et fiskeskib med en længde på under 15 meter, kan havarikommissionen beslutte ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke. Havarikommissionen skal straks eller senest inden for to måneder efter en meget alvorlig ulykke til søs på et fiskeskib, som nævnt i 1. pkt., foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en undersøgelse.«

3. I § 2 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Hvis havarikommissionen beslutter ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter, skal beslutningen herom begrundes.«

4. § 3, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 2-3.

5. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 3, indsættes før 1. pkt. som nyt punktum:

»I loven benyttes de definitioner, som er vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.«

6. I § 3, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 2. pkt. udgår »alvorlige og«.

7. I § 5, stk. 2, indsættes efter nummer 3 som nye numre:

- »4) materiale, der efterfølgende udarbejdes som led i undersøgelsen, såsom notater, udkast og udtalelser fra havarikommissionens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysninger
- 5) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgelsesmedarbejdere fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres sikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom
- 6) udkast til midlertidige, kortfattede eller endelige rapporter
- 7) al kommunikation mellem personer, som var involveret i skibsdriften
- 8) skriftlige eller elektroniske optagelser og transskriptioner af optagelser fra skibstrafiktjenester, herunder rapporter og resultater, der er udarbejdet til intern brug.«

UDKAST

8. I § 5 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Registreringer fra VDR-udstyr indsamlet som led i undersøgelsen må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end undersøgelsen eller skibssikkerhed, medmindre sådanne registreringer er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

9. I § 8 ændres »VDR-sort-bokse « til: »VDR-udstyr«.

§ 5

I lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer) foretages følgende ændring:

§ 1, nr. 40, ophæves.

§ 6

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. marts 2027, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 3, nr. 3, og § 5.

§ 7

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men 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.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Regulering af maritime ubemandede fartøjer
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Præcisering af hjemmel til at anmode om og modtage bi-stand fra politiet i forbindelse med tilbageholdelse af skibe
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3.	Forhøjede bøder ved materielle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.3.3.	Den foreslåede ordning
2.4.	Modernisering af reglerne om sejlads i narkotika- og alko-holpåvirket tilstand
2.4.1.	Gældende ret

UDKAST

2.4.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.4.3.	Den foreslåede ordning
2.5.	Ændringer til forberedelse af 2010 HNS-konventionens ikrafttræden
2.5.1.	Gældende ret
2.5.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.5.3.	Den foreslåede ordning
2.6.	Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs
2.6.1.	Gældende ret
2.6.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.6.3.	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
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Den maritime droneteknologi udvikler sig hurtigt og rummer et betydeligt vækstpotentiale med mange anvendelsesmuligheder til søs. Maritime ubemandede droner er fartøjer uden besætning ombord, som typisk fjernstyres eller opererer autonomt, og anvendes både af myndigheder, erhvervsliv og til civile formål.

De har stor samfundsmæssig værdi, da de kan løse opgaver til søs billigere, hurtigere og ofte mere energieffektivt end traditionelle bemandede fartøjer. Teknologien kan samtidig understøtte effektiviseringen af eksisterende opgaver og muliggøre nye former for maritime operationer. De maritime ubemandede drone kan bl.a. anvendes til overvågning af havområder, miljø- og forureningskontrol, opmåling og kortlægning af kyst- og havområder, inspektion af offshore-installationer og infrastruktur samt støtte til beredskabs- og redningsoperationer.

Det foreslås at etablere en tidssvarende og robust reguleringsramme på området, der tager højde for den teknologiske udvikling og samtidig understøtter innovation og erhvervsudvikling. Reguleringen skal desuden bidrage til at sikre sikker sejlads og effektiv håndhævelse, herunder i relation til identifikation og kontrol af ubemandede fartøjer.

Det foreslås, at reguleringen baseres på en risikobaseret og enkel tilgang med fokus på operationelle krav til anvendelsen af maritime droner samt krav til operatørernes kompetencer og ansvar.

Forslaget omfatter civile maritime droner, mens militære systemer reguleres særskilt.

Formålet med lovforslaget er endvidere at minimere omfanget af spiritussejlads i danske farvande ved at udvide anvendelsesområdet for den eksisterende promillegrænse til at gælde for sejlads i samtlige fartøjer, der drives frem ved motor eller sejl. Samtidig indføres som på færdselsområdet mere specifikke regler om sejlads i narkotikapåvirket tilstand.

Forslag til ændring af bødestørrelser ved overtrædelser af lov om sikkerhed til søs fremsættes med henblik på at sikre et ensartet bødeniveau, uanset om overtrædelser begås til lands eller til søs.

Den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenede stoffer (Hazardous and Noxious Substances, HNS), som ændret ved protokollen af 2010 (herefter 2010 HNS-konventionen), forventes at træde i kraft den 30. november 2027. 2010 HNS-konventionen etablerer den internationale HNS-fond, der skal udbetale erstatning for oprensning, skader og økonomiske tab, som overstiger skibets forsikringsdækning, i tilfælde af en større hændelse med et skib, der transporterer farlige og forurenende stoffer i de danske farvande. Det foreslås at ændre sølovens bestemmelser om, hvilke modtagere der skal betale bidrag til HNS-fonden og derfor skal indberette HNS modtaget ad søvejen til HNS-fonden, så disse regler bliver administrativt enklere.

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 2002/59/EF er implementeret i dansk ret ved lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs. Der er nu vedtaget ændringer til direktivet, hvilket bl.a. indebærer ændringer i definitionsbestemmelsen, idet begrebet ”alvorlig ulykke” udgår. Derudover omfattes fiskeskibe under 15 meter af direktivet. Sådanne fiskeskibe har altid været omfattet af loven. Forslag til ændring af lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs fremsættes med det formål at implementere direktivændringerne med henblik på at sikre, at de danske regler er i overensstemmelse med direktivet.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Regulering af maritime ubemandede fartøjer (maritime droner)

2.1.1. Gældende ret

Lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, fastsætter de overordnede rammer for arbejdsmiljø og sikkerheds- og sundhedsforhold til søs. Loven omfatter såvel regler om skibes bygning og udstyr som det menneskelige element både om bord på skibe og i de tilknyttede landbaserede funktioner.

Efter § 6 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, kan erhvervs- og konkurrencekraftsministeren og ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, træffe foranstaltninger og meddele generelle og konkrete forbud eller påbud til sikring af sejladsen, overholdelse af orden og forebyggelse af fare samt til forebyggelse af, at der lægges den frie sejladshindringer i vejen. Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan efter bestemmelsen fastsætte regler samt meddele forbud og påbud vedrørende danske farvandes sikkerhed og aktiviteter i farvandede.

Bemyndigelsen er udnyttet ved bl.a. bekendtgørelse om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande, hvorefter maritime ubemandede fartøjer og deres aktiviteter ikke er at betragte som almindelig sejlads.

Bekendtgørelsen fastsætter bl.a., at sejlads med autonome fartøjer eller droner, der kontrolleres uden en fast kabelforbindelse, ikke må finde sted, medmindre Beredskabsstyrelsen har givet tilladelse her til. Før Beredskabsstyrelsen træffer afgørelse ved ansøgning herom, hører Beredskabsstyrelsen relevante myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen.

Lov om sikkerhed til søs indeholder imidlertid ikke en utvetydig hjemmel til at regulere bygning, udstyr, drift, levering og markedsføring af maritime ubemandede fartøjer og deres fjernkontrolstyringssystemer. Området er derfor ikke særskilt reguleret i dag.

Tilsvarende forudsætter lov om skibes besætning, at der er tale om skibe med besætning eller andet mandskab om bord. For maritime ubemandede fartøjer gør dette udgangspunkt sig ikke gældende, idet der ikke er besætningsmedlemmer, der gør tjeneste om bord. Krav til bemanning i form af operatører samt tilhørende uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav er derfor heller ikke reguleret i gældende ret.

Erhvervsministeriet håndterer i dag forespørgsler om anvendelse af maritime ubemandede fartøjer efter en konkret vurdering i hver enkel sag. Eventuelle krav til bygning, udstyr og drift af maritime ubemandede fartøjer og deres fjernkontrolstyringssystemer samt krav til operatørerne af fartøjerne fastsættes i praksis på baggrund af konkrete risikovurderinger og med afsæt i den allerede gældende regulering for traditionelle fartøjer i det omfang, det har været muligt og relevant. De enkelte sager behandles i dialog med relevante myndigheder, erhvervsaktører og uddannelsesinstitutioner.

Ved et maritimt ubemandet fartøj forstås ethvert maritimt fartøj, der opereres eller er konstrueret til at kunne opereres uden besætning ombord, enten ved fjernstyring eller ved helt eller delvist autonom drift. Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren kan fastsætte regler om, hvornår et maritimt ubemandet fartøj skal anses som et skib, jf. § 1, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs.

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Erhvervsministeriet har gennem de seneste år oplevet en markant og fortsat stigende interesse for udvikling, test og anvendelse af maritime ubemandede fartøjer i Danmark. Udviklingen drives både af teknologiske fremskridt og et voksende behov for mere effektive, sikre og omkostningseffektive løsninger til søs. Særligt inden for offshore-vindsektoren ses en udbredt anvendelse af mindre, ubemandede og fjernstyrede fartøjer, som kan udføre opgaver såsom søopmålinger, inspektion af havvindmøller og installationer, overvågning, dataindsamling samt analyser af vind- og havforhold.

Der er tale om et område i hastig udvikling, hvor både danske og internationale erhvervsaktører investerer betydeligt i nye løsninger og anvendelsesmuligheder. Interessen spænder bredt – fra etablerede maritime virksomheder til teknologivirksomheder og startups – og afspejler et stort erhvervspotentiale samt muligheder for innovation og eksport.

Søfartsstyrelsen har igennem konkrete projekter med maritime ubemandede fartøjer erfaret, at der er tale om et fartøj, der konstruktionsmæssigt, driftsmæssigt og anvendelsesmæssigt adskiller sig i en sådan væsentlig grad fra den traditionelle forståelse af et skib, at en særskilt hjemmel vurderes nødvendig for at understøtte den teknologiske udvikling af maritime ubemandede fartøjer samt for at sikre, at en sådan udvikling fortsat kan ske søsikkerhedsmæssigt ansvarligt og forsvarligt.

Den eksisterende søfartsregulering er primært målrettet bemandede skibe og er derfor ikke altid egnet til ubemandede løsninger. En særskilt regulering gør det muligt at tage højde for disse forskelle og undgå u hensigtsmæssige rammer, der utilsigtet kan hæmme den teknologiske udvikling.

På den baggrund vurderer Erhvervsministeriet, at der er behov for at etablere klare og tidssvarende rammer for maritime ubemandede fartøjers konstruktion, udstyr og drift, herunder krav til fjernstyringssystemer og en sikker og ansvarlig anvendelse heraf.

Den teknologiske udvikling og det stigende aktivitetsniveau medfører således et øget behov for regulering, der kan understøtte både sikker sejlads og erhvervsudvikling.

Søfartsstyrelsens hidtidige håndtering af henvendelser om sådanne fartøjer har været hensigtsmæssigt i en tidlig udviklingsfase, men udfordres i stigende grad af teknologiens udbredelse og erhvervets stigende interesse.

Derudover vurderer Erhvervsministeriet, at der på samme vis er behov for at sikre, at der kan fastsættes regler om levering og markedsføring af maritime ubemandede fartøjer og tilhørende udstyr. Disse forhold har hidtil ikke indgået som en del af myndighedernes sagsbehandling, men den stigende udbredelse og kommerialisering af teknologien medfører et behov for også at kunne regulere de produkter og systemer, der bringes på markedet. En sådan mulighed vil kunne bidrage til at sikre, at fartøjer og udstyr lever op til relevante krav til sikkerhed, identifikation og teknisk standard allerede inden anvendelse, samt understøtte et ensartet og sikkert marked for maritime ubemandede løsninger.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås på den baggrund, at erhvervs- og konkurrencekraftsministeren bemyndiges til i en bekendtgørelse at fastsætte nærmere regler for maritime ubemandede fartøjer.

Bemyndigelsen i lov om sikkerhed til søs vil skabe grundlag for en samlet og ensartet regulering af maritime ubemandede fartøjers konstruktion, udstyr og drift. Herved vil den nuværende praksis med individuelle vurderinger blive erstattet af et generelt regelsæt, hvor rammerne for fartøjernes konstruktion, udstyr og drift fastlægges på forhånd. Det vil styrke retssikkerheden og give erhvervet større forudsigelighed, idet aktørerne kan indrette sig efter klare og ensartede krav. Samtidig vil reguleringen sikre et ensartet sikkerhedsniveau og begrænse behovet for individuel sagsbehandling af de enkelte fartøjer. Herved skabes bedre rammer for innovation og erhvervsudvikling og understøttes Danmarks position som et attraktivt test- og udviklingsland for maritime teknologier.

Derudover vil bemyndigelsen også skabe grundlag for en samlet og ensartet regulering af maritime ubemandede fartøjers levering og markedsføring med samme sigte for øje.

I forbindelse med fastsættelse af de nærmere regler, vil der blive foretaget en vurdering af, hvor det søsikkerhedsmæssigt giver mening at tage afsæt i den allerede gældende regulering for traditionelle fartøjer, og hvor der bør fastsættes nye krav til maritime ubemandede fartøjer, så reglerne bliver anvendelige, og der stadig sikres et højt søsikkerhedsniveau.

Bemyndigelsen i lov om skibes besætning vil sikre, at relevante dele af loven kan finde anvendelse for kategorier af personer, som udfører arbejde af betydning for et maritimt ubemandet fartøjs drift i bred forstand uden at være om bord.

Forslaget vil indebære, at Søfartsstyrelsen får bemyndigelse til at fastsætte en klar og generel reguleringsramme for bemanning af maritime ubemandede fartøjer. Herved vil fastsættelsen af operatørbehov ikke længere ske på individuel og sagsspecifik basis. Hensigten er at skabe større forudsigelighed og gennemsigtighed for aktørerne på området, så de får et bedre planlægnings- og indretningsgrundlag for udvikling, anskaffelse og drift.

Inden for denne ramme vil der kunne fastsættes krav til antallet af operatører under hensyntagen til en række centrale forhold, herunder fartøjets type, størrelse og indretning, dets tekniske udstyr og grad af autonomi, den konkrete anvendelse samt det geografiske fartsområde. Formålet er at sikre, at der til enhver tid er tilstrækkelige ressourcer til at varetage alle funktioner af betydning for en sikker og forsvarlig drift, både under normale forhold og i beredskabssituationer.

Herudover vil der kunne fastsættes nærmere uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav for operatørerne. Dette skal sikre et ensartet minimumsniveau for kompetencer blandt operatører af maritime ubemandede fartøjer og dermed bidrage til et højt sikkerhedsniveau på tværs af sektoren. Kravene kan tilpasses forskellige typer operationer og teknologiske kompleksitetsniveauer.

Begrebet ”operatører af maritime ubemandede fartøjer” vil i denne sammenhæng omfatte alle personer, der fra land eller fra en anden platform styrer, overvåger eller på anden måde indgår i driften af fartøjet. Begrebet anvendes i bred forstand for at afspejle, at operatørens rolle kan variere afhængigt af fartøjets grad af autonomi fra direkte fjernstyring til mere overvågende og indgribende funktioner. Det dækker således alle opgaver, der er nødvendige for at sikre en sikker og forsvarlig drift.

For nærmere om den forslåede ordning henvises til lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

2.2. Præcisering af hjemmel til at anmode om og modtage bistand fra politiet i forbindelse med tilbageholdelse af skibe

2.2.1. Gældende ret

Søfartsstyrelsen kan efter lov om sikkerhed til søs under nærmere omstændigheder tilbageholde skibe. Ved tilbageholdelse af skibe forstås forvaltningsretlige afgørelser om forbud mod videre sejlads.

Efter § 14, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, kan Søfartsstyrelsen tilbageholde et skib, hvis det som følge af fejl eller mangler ved skrog, maskineri, sikkerhedsudstyr, placering af ballast og ladning, bemanning eller af andre grunde er forbundet med fare for ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller fare for forurening at lade et skib gå til søs eller fortsætte sejladsen.

Efter bestemmelsens stk. 2 kan Søfartsstyrelsen endvidere tilbageholde et skib, hvis skibet mangler foreskrevne certifikater, dokumenter eller udstyr, eller dette er fejlbehæftet. Søfartsstyrelsen kan ligeledes tilbageholde et skib, hvis der konstateres alvorlige eller gentagne overtrædelser af denne lov, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 186, 197, 198 eller 471 i søloven eller regler udstedt i medfør heraf. Derudover kan Søfartsstyrelsen tilbageholde et skib, såfremt rederen, føreren eller den, der handler på disses vegne, lægger Søfartsstyrelsen hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dens pligter.

I henhold til § 14, stk. 5, kan Søfartsstyrelsen – såfremt et skib er tilbageholdt efter stk. 1 eller 2 – foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet kan afgørelsen om tilbageholdelse anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der efter anmodning fra Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang.

Politiet har bl.a. til opgave at yde andre myndigheder bistand efter gældende ret, jf. politilovens § 2, nr. 6, jf. lovebekendtgørelse nr. 1270 af 29. november 2019. Politiet er som udgangspunkt ikke forpligtet til at yde bistand til andre myndigheder, da opgaven – som politiets øvrige opgaver – er underlagt politiets prioritering af de ressourcer, som er til rådighed, ligesom det er politiet, der skønner, om betingelserne for at anvende magt er til stede, herunder om magtanvendelse i den konkrete situation vil være i overensstemmelse med de almindelige krav om nødvendighed, proportionalitet og anvendelse af mindst indgribende middel, jf. politilovens § 16. Politiet vil i medfør af politilovens § 24 a, stk. 1, nr. 6, efter omstændighederne have mulighed for at anmode om og modtage bistand fra Forsvaret.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

§ 14, stk. 5, i lov om sikkerhed til søs skal forstås således, at Søfartsstyrelsen kan anmode om og modtage politiets bistand i forbindelse med tilbageholdelse af skibe. Det fulgte således af § 31, stk. 1, 4. pkt., i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe, at dertil særligt bemyndigede tjenestemænd under skibstilsynet i forbindelse med tilbageholdelse af skibe skulle anmelde disse for stedets toldvæsen og om fornødent for politi og havemyndighed, der uophødelig foretog de skridt, som påkrævedes for at hindre skibets afgang. De specielle bemærkninger til § 31 beskriver alene havnefogeders myndighed til at tilbageholde skibe, og dermed ikke politiets nærmere rolle i den forbindelse, jf. Folketingstidende 1950-51, tillæg A, L 67 som fremsat, spalte 3699-3700.

Lov om tilsyn med skibe blev afløst af lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v. Af lovbemærkningerne til den efterfølgende bestemmelse i § 16, stk. 3 og 4, i lov om skibes sikkerhed, jf. Folketingstidende 1979-80 (2. samling), tillæg A, spalte 812 – som ligeledes om fornødent stillede krav om anmeldelse til politiet – fremgår, at bestemmelserne med visse redaktionelle ændringer svarer til (da)gældende lovs § 31, stk. 2, 1., 2., 3. og 4. pkt.

Ved lov nr. 900 af 16. december 1998 om sikkerhed til søs fik bestemmelsen sin nuværende ordlyd i § 14, jf. ovenfor, hvor der ikke eksplicit henvises til politiets involvering. Det fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen, at stk. 4 (nu stk. 5) erstattede § 16, stk. 4, i lov om skibes sikkerhed m.v., jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 153-154.

Der lægges i forbindelse med den nugældende fortolkning særlig vægt på, at det ikke har været hensigten, at håndhævelsesmulighederne i forbindelse med tilbageholdelser, som ved lov nr. 900 af 16. december 1998 havde været til rådighed for Søfartsstyrelsen i adskillige år, skulle begrænses uden specielle bemærkninger herom.

Endvidere skal § 14, stk. 5, forstås på den måde, at denne ikke som efter ordlyden alene giver hjemmel til at træffe forholdsregler til at hindre skibes afgang, der efter en almindelig læsning vedrører skibes afgang fra havne, men at bestemmelsen også hjemler muligheden for at træffe forholdsregler for tilbageholdte skibe, som allerede er i fart. Denne forståelse af stk. 5 støttes særligt på, at det følger af stk. 1, at der kan træffes afgørelse om tilbageholdelse, hvis det ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade et skib gå til søs eller *fortsætte sejladsen*. Der kan således træffes afgørelse om tilbageholdelse af skibe i fart.

Det er Erhvervsministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, at der sikres et mere klart og eksplicit lovgrundlag for Søfartsstyrelsens anmodninger om og modtagelse af bidrag fra politiet i forbindelse med tilbageholdelse af skibe, og at det i loven præciseres, at Søfartsstyrelsen kan træffe forholdsregler for tilbageholdte skibe, som er i sejlads.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås på ovenstående baggrund, at det i § 14, stk. 5, i lov om sikkerhed til søs, tilføjes, at Søfartsstyrelsen kan træffe forholdsregler til at hindre et tilbageholdt skibs fortsatte sejlads, samt at Søfartsstyrelsen som en forholdsregel kan anmode om og modtage bistand fra politiet.

Med forslaget tilsigtes der ikke nogen indskrænkninger af Søfartsstyrelsens håndhævelsesmuligheder. Det tilsigtes således alene, at der etableres et mere klart lovgrundlag for de omhandlede aktiviteter.

For nærmere om den forslåede ordning henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

2.3. Forhøjede bøder ved overtrædelser af lov om sikkerhed til søs

2.3.1. Gældende ret

Efter § 28 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som bl.a. ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, kan den som overtræder lovens §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, tilsidesætte vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven eller ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven, herunder påbud eller forbud udstedt i medfør af § 4, stk. 5, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Bestemmelsen omfatter ikke kun skibsføreren og vagthavende navigatører, men alle personer, der udfører arbejde om bord på et skib. Endvidere omfatter bestemmelsen det rederi, som er ansvarlig for skibets drift, det sikkerhedsansvarlige selskab og arbejdsgiveren.

Det fremgår videre af § 29, stk. 1, 1. pkt., at den, som foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. I stk. 2, 1. pkt., i samme bestemmelse fremgår det desuden, at den skibsfører eller styrmand, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Efter gældende ret kan overtrædelser af lov om sikkerhed til søs dermed straffes med bøde eller fængsel. I praksis er sanktionen for overtrædelse af lov om sikkerhed til søs som oftest bøde. Det er forudsat i bemærkningerne jf. Folketingstidende 2023-24 (1. samling), tillæg A, L 58 som fremsat 25. oktober 2023, side 4, hvilke bødetakster der bør tages udgangspunkt i ved de enkelte typer af overtrædelser:

	Rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren	Skibsføreren/navigatøren/lønmodtageren¹
Formelle overtrædelser	10.000 kr.	1.000 kr.

¹ Når der angives bødestørrelser for skibsfører/navigatør/lønmodtager, forudsættes det, at der konkret er noget at bebrejde den pågældende.

UDKAST

Almindelige overtrædelser En skærpende omstændighed er f.eks., at der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, eller at der tidligere er udstedt forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.	24.600 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 24.600 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død. + 10.000 for hver skærpende omstændighed. + 20.000 for hver særligt skærpende omstændighed.	Skibsfører eller anden officer: 5.000 kr. Menig: 1.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 1.000 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.
Grove overtrædelser En skærpende omstændighed er f.eks., at der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, eller at der tidligere er udstedt forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.	44.600 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 44.600 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død. + 10.000 for hver skærpende omstændighed. + 20.000 for hver særligt skærpende omstændighed.	10.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 10.000 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.
Forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab.	44.600 kr. (Ved særligt grove overtrædelser bør bøden dog være på mindst 75.000 kr.) Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 44.600 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død eller hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor. (Hvis overtrædelser ikke er begået som led i erhvervsmæssig virksomhed, anvendes bødetaksten for almindelige overtrædelser, jf. LSF 176, fremsat 2. april 2014, afsnit 2.2.2.)	10.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 10.000 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.

En grundbøde for materielle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs er på nuværende tidspunkt på 24.600 kr. eller 44.600 kr. afhængig af overtrædelsens grovhed. En grundbøde for forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab er på nuværende tidspunkt på 44.600.

For samtlige overtrædelser gælder, at den endelige fastsættelse af straffen beror på domstolenes konkrete vurdering af den enkelte overtrædelse ud fra samtlige omstændigheder i den konkrete sag. Det ovenfor nævnte bødeniveau vil således kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger særlige omstændigheder, der taler herfor. Bødeangivelserne forudsætter ligeledes, at der ikke er udvist så grove forhold, at frihedsstraf kan komme på tale.

Ligesom efter arbejdsmiljøloven er det hensigten, at der, såfremt der er sket flere overtrædelser, skal ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

Såfremt der er sket skader i forbindelse med en overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, vil begrebet ”alvorlig personskade” kunne omfatte f.eks. amputationer, knoglebrud eller sårskader. Skader som forstuvninger samt brud på fingre og tæer vil normalt ikke kunne betragtes som alvorlige personskader. Det tilkommer i øvrigt domstolene ved en konkret vurdering at fastslå, om en skade er en ”alvorlig personskade”.

2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Bødeniveauet for overtrædelser af arbejdsmiljø- og sikkerhedsbestemmelser til søs bør følge bødeniveauet for overtrædelser af arbejdsmiljø- og sikkerhedsbestemmelser til lands, jf. Folketingstidende 1992-1993, tillæg A, s. 361 ff. (forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. – forløberen til lov om sikkerhed til søs).

Bødeniveauet for overtrædelser af arbejdsmiljøloven, der hører under Beskæftigelsesministeriets ressortområde, blev senest ændret ved lov nr. 340 af 3. april 2025 om ændring af lov om arbejdsmiljø. Her blev bødeniveauet ved materielle overtrædelser af arbejdsmiljøloven hævet med 50 pct. fra henholdsvis 24.600 kr. til 36.900 kr. og fra 44.600 kr. til 66.900 kr. afhængig af overtrædelsens grovhed.

Det er Erhvervsministeriets vurdering, at bødeniveauet for overtrædelser af lov om sikkerhed til søs bør følge bødeniveauet i arbejdsmiljøloven, og at bødeniveauet for materielle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs ligeledes bør hæves med 50 pct., med henblik på at sikre et ensartet bødeniveau, uanset om overtrædelsen begås til lands eller til søs.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at § 28 og § 29, stk. 1, 1. pkt., ændres. Ændringen af bestemmelserne består i, at ændre ”som” til ”der” alene med det formål at muliggøre en justering af bemærkningerne med henblik på at hæve bødeniveauet.

Som beskrevet ovenfor under afsnit 3.1.2 forekommer der et andet og højere bødeniveau for overtrædelser af arbejdsmiljøloven end for overtrædelser af lov om sikkerhed til søs, hvilket ikke er tilsigtet. Forslaget har derfor til formål at ensartede bødeniveauet ved ligeledes at hæve bødeniveauet for overtrædelser af lov om sikkerhed til søs med 50 pct.

UDKAST

Med en forhøjelse på 50 pct. vil grundbøden for almindelige materielle overtrædelser stige fra 24.600 kr. til 36.900 kr. Samtidig vil grundbøden for grove materielle overtrædelser og forvoldelse af søulykker eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab stige fra 44.600 kr. til 66.900 kr.

Forslaget om en forhøjelse af bødeniveauet efter lov om sikkerhed til søs bør ses i sammenhæng med arbejdsmiljøloven, idet forslaget har til formål at skabe grundlaget for et tilsvarende bødeniveau for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen. Det er således hensigten, at bødeniveauet generelt for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen – bortset fra overtrædelser af bestemmelserne om spiritussejlads – skal bedømmes lige så strengt som overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Bødeniveauet – som afhængig af sagens konkrete omstændigheder vil kunne fraviges i såvel skærpende som formildende henseende – er angivet i nedenstående skema. Angivelserne i skemaet forudsætter således, at der ikke er udvist så grove forhold, at frihedsstraf kan komme på tale:

	Rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren	Skibsføreren/ navigatøren/lønmodtageren²
Formelle overtrædelser	10.000 kr.	1.000 kr.
Almindelige materielle overtrædelser En skærpende omstændighed er f.eks., at der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, eller at der tidligere er udstedt forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.	36.900 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 36.900 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død. + 10.000 for hver skærpende omstændighed. + 20.000 for hver særligt skærpende omstændighed	Skibsfører eller anden officer: 5.000 kr. Menig: 1.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 1.000 kr., hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.
Grove materielle overtrædelser	66.900 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 66.900 kr., hvis	10.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 10.000 kr., hvis

² Når der angives bødestørrelser for skibsfører/navigatør/lønmodtager, forudsættes det, at der konkret er noget at bebrejde den pågældende.

UDKAST

En skærpende omstændighed er f.eks., at der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, eller at der tidligere er udstedt forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.	overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død. + 10.000 for hver skærpende omstændighed. + 20.000 for hver særligt skærpende omstændighed.	overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.
Forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab.	66.900 kr. (Ved særligt grove overtrædelser bør bøden dog være på mindst 75.000 kr.) Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 66.900 kr., hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død eller hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor. (Hvis overtrædelsen ikke er begået som led i erhvervsmæssig virksomhed, anvendes bødetaksten for almindelige overtrædelser, jf. LSF 176, fremsat 2. april 2014, afsnit 2.2.2.)	10.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 10.000 kr., hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.

I lighed med bemærkningerne til LSF 100 fremsat den 13. januar 2020 forudsættes det, at der ved overtrædelser af lov om skibes besætning og lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., som indebærer eller kan indebære fare for mennesker, skib eller miljø, anvendes et tilsvarende bødeniveau. Dette omfatter eksempelvis overtrædelser af hviletidsbestemmelserne samt anvendelse af besætningsmedlemmer uden foreskrevne uddannelser eller beviser. Det forhold, at dette ikke udtrykkeligt har fremgået af lovforslagene siden 2009, indebærer ikke nogen ændring af retstilstanden. Det præciseres derfor af ordensmæssige hensyn, at de nævnte forudsætninger om bødefastsættelse fortsat

finder tilsvarende anvendelse ved overtrædelser af lov om skibes besætning og lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Fastsættelse af straffen vil forsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10. Såfremt der er sket flere overtrædelser, skal der ligeledes forsat ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

2.4 Modernisering af reglerne om sejlads i narkotika- og alkoholpåvirket tilstand

2.4.1. Gældende ret

Efter § 29 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som bl.a. ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, kan den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille, dømmes for spiritussejlads. Bestemmelsen omfatter således ikke kun skibsføreren og vagtgående navigatører, men også alle andre personer, der udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden.

Ifølge bestemmelsens stk. 2 gælder forbuddet om spiritussejlads i stk. 1 ikke for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Førere af vandscootere og lignende fartøjer er dog omfattet af forbuddet.

§ 29 a, stk. 1, finder også anvendelse på udenlandske fritidsfartøjer, idet den faste promillegrænse ligeledes gælder for disse, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand efter lovens stk. 2, 1. pkt., hvis fartøjet havde ført dansk flag.

Der stilles uddannelseskrav til føreren og den eventuelle styrmand for fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (ca. 50 fod) og derover, jf. § 10 i lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. juni 2025.

Søfartsstyrelsen kan efter § 10 a i lov om skibes besætning fastsætte regler om kvalifikationskrav til fritidssejlere.

For fritidsfartøjer med en længde under 15 meter er alene speedbåde og vandscootere omfattet af uddannelseskrav, jf. bekendtgørelse nr. 749 af 29. maj 2020 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsførerbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 663 af 20. maj 2020 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 4 meter (vandscooterførerbekendtgørelsen).

De fartøjer, der er omfattet af den faste promillegrænse, er således begrænset til erhvervsfartøjer, fritidsfartøjer på 15 meter og derover, samt speedbåde og vandscootere.

Den faste promillegrænse finder endvidere ikke anvendelse, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads, jf. § 29 a, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.

Af § 29 a, stk. 4, i loven følger det såkaldte førerevnekriterium, der fungerer som en opsamlingsregel for alle fartøjer. Reglen fastsætter, at man under alle omstændigheder kan straffes for spiritussejlads, hvis man fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at man er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Førerevnekriteriet er for nuværende den eneste regel, der regulerer sejlads i narkotikapåvirket tilstand. Der er således ikke i loven et direkte forbud mod at føre skib eller i øvrigt at udføre arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, således som det kendes fra færdselsloven i forhold til kørsel med motordrevet køretøj.

Overtrædelse af reglerne om spiritussejlads efter § 29 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, jf. lovens § 29 c, stk. 1. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge, jf. lovens § 31, stk. 2. Ifølge bemærkningerne til lov nr. 547 af 8. juni 2006 om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, som indførte en fast promillegrænse til søs for fritidssejlads, er det hensigten, at sanktionerne for spiritussejlads skal tilnærmes sanktionsniveauet for spirituskørsel i færdselsloven, jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, side 4097. Det gælder både i forhold til straf og frakendelse.

Spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motorkraft, straffes dog alene med bøde, jf. § 29 c, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs.

I tillæg hertil kan den, der gør sig skyldig i spiritussejlads, ved dom frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester, jf. lovens § 29 e, stk. 1. Frakendelsen sker ubetinget, men kan under formildende omstændigheder ske betinget.

2.4.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Det er Erhvervsministeriets vurdering, at der af hensyn til sikkerheden til søs og til retssikkerheden er behov for sikre mulighed for at straffe personer, der sejler med høje alkoholpromiller, også i tilfælde hvor sejladsen foregår i mindre og langsommere fartøjer. Erhvervsministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at spiritussejlads generelt indebærer en betydelig risiko for sikkerheden til søs, uanset fartøjets størrelse eller hastighed, og at også førere af mindre fartøjer kan udsætte både sig selv og andre brugere af vandet, herunder andre sejlende og badende, for fare.

Erhvervsministeriet finder endvidere, at de gældende regler har medført en retstilstand, hvor personer i visse tilfælde lovligt har kunnet føre fartøjer med meget høje promiller, så længe det ikke har kunne bevises, at sejladsen ikke var sket på fuldt betryggende måde efter førerevnekriteriet i loven § 29 a, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs. Erhvervsministeriet vurderer, at dette kan skabe usikkerhed om retstilstanden og medføre manglende sammenhæng mellem graden af alkoholpåvirkning og mulighederne for at pålægge strafansvar.

Det er på den baggrund Erhvervsministeriets vurdering, at der er behov for at skærpe reglerne på området med henblik på at sikre en klarere og mere konsekvent regulering af spiritussejlads. Ministeriet vurderer samtidig, at en sådan regulering vil bidrage til øget sikkerhed for øvrige brugere af vandet, herunder andre sejlende. For til stadighed at opretholde sikkerheden til søs vil det desuden være en væsentlig forudsætning for politiets håndhævelse, at der gives mulighed for at gribe ind, før der evt. måtte opstå en søulykke eller anden sejladsfejl.

Ifølge Rigspolitiet opleves udfordringer med at håndhæve de gældende regler, navnlig i forhold til de fritidsfartøjer, der ikke er omfattet af den faste promillegrænse. For de fartøjer, der alene er omfattet af førerevnekriteriet oplever Rigspolitiet, at dokumentationskravet for domfældelse ofte indebærer, at der skal dokumenteres sejladsfejl, hvilket kan kræve længere tids observation, før end fartøjet kan bringes til standsning og det kan kontrolleres, om føreren er påvirket af alkohol og/eller narkotika.

Rigspolitiet har endvidere givet udtryk for, at reglerne bør udvides til også at omfatte tilfælde, hvor føreren er påvirket af narkotika.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Erhvervsministeriet foreslår derfor, at anvendelsesområdet for den faste promillegrænse i § 29 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, udvides.

Udvidelsen vil ske ved at lade den faste promillegrænse på 0,50 gælde for samtlige fartøjer, der drives ved motor eller sejl. Fartøjer, der i forvejen er omfattet af den faste promillegrænse vil fortsat være omfattet.

Udvidelsen foreslås desuden gennemført således, at den gældende undtagelse for fartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til dets fører, vil udgå. Undtagelsen til den faste promillegrænse foreslås dermed fremover alene at gælde for de fartøjer, der føres frem ved muskelkraft, herunder bl.a. kanoer, kajaker, robåde, vandcykler og paddleboards.

Det vil en forudsætning for at være omfattet af undtagelsen, at fartøjet ikke konstateres indrettet til at blive ført ved motor eller sejl.

Der vurderes at være mest hensigtsmæssigt at ensrette den faste promillegrænse for sejlads med fritidsfartøjer med, hvad der gælder for kørsel med motordrevet køretøj. Desuden er der for fritidssejlads lagt vægt på, at promillegrænsen på 0,50 er almindelig kendt fra færdselsområdet, og det forudsættes derfor at være almindeligt kendt i befolkningen, hvor meget alkoholindtag, grænsen svarer til.

Det foreslås derudover, at der indføres specifikke regler for, hvornår sejlads under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer er ulovligt. Reglerne i forslagens § 2, nr. 6, svarer til de gældende regler i færdselslovens § 54, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 12. januar 2026. Der indføres således en såkaldt nulgrænse for sejlads med visse bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet. Nulgrænsen indebærer, at det er strafbart at sejle eller forsøge at sejle et fartøj for personer, hvis blod indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden. Nulgrænsen gælder ikke for stoffer, som føreren har indtaget i overensstemmelse med en lovlig recept. Forbuddet omfatter også hash.

Det vurderes, at de samme hensyn, der begrundet behovet for at lovgive mod kørsel i narkotikapåvirket tilstand, gør sig gældende til søs. Derudover forudsættes som ovenfor, at de gældende regler fra færdselsområdet er almindeligt kendt, og derfor med fordel kan udbredes enslydende for færdslen til søs.

De foreslåede ændringer vil ikke påvirke de gældende regler om uddannelseskrav til føreren eller styrmanden af visse fritidsfartøjer, herunder sejlåde over 15 meter samt speedbåde og vandscootere.

2.5. Ændringer til forberedelse af 2010 HNS-konventionens ikrafttræden

2.5.1. Gældende ret

§ 223 i søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 776 af 18. juni 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013 indeholder regler om betaling til den internationale HNS-fond, der er etableret ved 2010 HNS-konventionen, og den deraf følgende indberetningspligt til fonden af modtaget HNS med skib ad søvejen. HNS-fonden skal udbetale erstatning for oprydningsudgifter, skader og økonomiske tab i tilfælde af en større hændelse med et skib, der transporterer farlige og forurenende stoffer. Reglerne er sat ind i kapitel 11 i loven.

Med 2010 HNS-konventionen forstås ifølge § 212, stk. 6, 1. pkt., i søloven, den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenede stoffer (Hazardous and Noxious Substances), som ændret ved protokollen af 2010 (herefter 2010 HNS-konventionen).

Ved HNS-fonden forstås ifølge § 212, stk. 6, 2. pkt., i søloven, Den Internationale Fond for Farlige og Forurenende Stoffer oprettet i medfør af 2010 HNS-konventionen.

UDKAST

Hvad der udgør HNS-stoffer er nærmere afgrænset i § 212, stk. 1, i søloven. Det omfatter bl.a. skadelige og farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form og flydende naturgas.

Efter § 223, stk. 1, 1. pkt., i søloven, skal den, som modtager mere end 20.000 t HNS-stoffer transporteret i bulk i skib som last pr. år, betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne i 2010 HNS-konventionens artikel 16-20.

Efter § 223, stk. 1, 2. pkt., i søloven skal bidrag for flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (Liquified Natural Gas, LNG) dog betales af modtageren, medmindre det er aftalt, og den relevante myndighed er orienteret om, at den, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til stoffet, er bidragspligtig uanset mængden af LNG. Efter § 223, stk. 1, 3. pkt., skal modtageren betale disse bidrag, hvis adkomsthaveren ikke betaler bidragene helt eller delvis.

Efter § 223, stk. 2, anses som modtager den, som fysisk modtager bidragspligtigt gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet over for HNS-fonden.

Efter § 223, stk. 4, er modtagere her i landet pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan Erhvervs- og konkurrencekraftsministeren skønsmæssigt fastsætte og indbetale de formodede importerede mængder.

Efter § 223, stk. 6, kan erhvervs- og konkurrencekraftsministeren fastsætte nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt.

Bemyndigelsen i § 223, stk. 6, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1451 af 15. december 2014 om oplysningspligt for modtagere af HNS-stoffer transporteret i bulk i skib. Efter § 1, stk. 1, i bekendtgørelsen skal den, som i danske havne, olieterminaler eller andre anløbssteder modtager HNS-stoffer transporteret i bulk i skib, inden den 15. marts give oplysninger om navn og adresse samt det modtagne kvantum i det forudgående år til Søfartsstyrelsen. Dette gælder også, når HNS-stofferne modtages i toldfrie områder. Manglende overholdelse af oplysningspligten kan straffes med bøde i medfør af § 3 i bekendtgørelsen.

Det fremgår af § 1, stk. 5, i bekendtgørelsen, at modtagere af HNS-stoffer ikke er forpligtede til at betale bidrag til HNS-fonden, før 2010 HNS-konventionen træder i kraft med virkning for Danmark.

Det bemærkes, at efter artikel 21 i 2010 HNS-konventionen skal hver medlemsstat sikre, at alle bidragspligtige personer eller selskaber fremgår af en liste hos HNS-Fondens direktør. Medlemsstater,

der ikke rapporterer bidragspligtig HNS kan midlertidigt suspenderes fra konventionen efter artikel 45, stk. 7. Efter artikel 21bis vil medlemsstaten ikke kunne modtage erstatning ved en HNS-hændelse, der påvirker medlemsstaten, hvis staten ikke har rapporteret modtaget, bidragspligtig til HNS-fonden.

Rapportering af modtaget HNS er således afgørende for, at Danmark kan få dækket udgifterne til oprensning i tilfælde af en HNS-hændelse ved de danske kyster.

Det fremgår af § 503, stk. 1, som indsat ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, men som endnu ikke sat i kraft, at krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 211 eller 228 i søloven, eller om erstatning eller refusion fra HNS-fonden, forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne. Forældelsesfristen vedrørende krav mod HNS-fonden afbrydes tillige ved retsskridt i medfør af § 225, stk. 6.

Det fremgår af § 503, stk. 2, som heller ikke endnu er sat i kraft, at krav ikke i noget tilfælde kan rejses, når der er forløbet 10 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den første af disse hændelser.

§§ 212, 223 og 503 i søloven og bekendtgørelse nr. 1451 af 15. december 2014, er en implementering af artiklerne 1, 16-20, og 37 i 2010 HNS-konventionen, som Danmark har tiltrådt.

§§ 212 og 223 i søloven er sat i kraft ved bekendtgørelse nr. 1408 af 15. december 2014 om delvis ikrafttræden af § 1, nr. 8, i lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love. Bestemmelserne er sat i kraft med henblik på at sikre, at Danmark siden tiltrædelsen af 2010 HNS-konventionen kan opfylde sin årlige rapporteringspligt af modtaget bidragspligtig HNS til FN's Søfartsorganisation (IMO) til brug for beregningen af, om betingelsen i konventionens artikel 46, stk. 1, litra b, for konventionens ikrafttræden, som beskrevet nærmere nedenfor, er opfyldt.

Ikraftsættelsen af § 503, der er indsat ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, afventer 2010 HNS-konventionens ikrafttræden.

Det følger af 2010 HNS-konventionens artikel 46, stk. 1, litra a, at konventionen træder i kraft 18 måneder efter, at mindst 12 lande, herunder mindst 4 lande med ikke mindre end 2 mio. bruttotonnageenheder, har givet deres samtykke til at lade sig binde af konventionen. Endvidere skal Generalsekretæren for FN's Søfartsorganisation efter artikel 46, stk. 1, litra b, have modtaget rapporter fra disse medlemsstater, der viser, at modtagere af HNS i disse medlemsstater tilsammen har modtaget mindst 40 millioner bidragspligtig HNS i det foregående kalenderår.

2.5.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Den 14. april 2026 tiltrådte Holland, Belgien, Tyskland og Sverige 2010 HNS-konventionen. Disse 4 staters tiltrædelse - tilsammen med de eksisterende 8 medlemsstater Danmark, Canada, Norge, Frankrig, Tyrkiet, Slovakiet, Estland og Sydafrika – betyder, at betingelsen i konventionens artikel 46, stk. 1, litra a, er opfyldt m.h.t. at 12 lande, herunder mindst 4 lande med ikke mindre end 2 mio. bruttotonnageenheder, skal have givet deres samtykke til at lade sig binde af konventionen. Betingelsen i konventionens artikel 46, stk. 1, litra b, om en modtaget mængde bidragspligtig HNS på mindst 40 millioner i det foregående kalenderår i de 12 medlemsstater tilsammen blev bekræftet opfyldt den [xx. dato] 2027. Begge betingelser for, at konventionen kan træde i kraft 18 måneder senere, er således opfyldt. Dette vil ske 30. november 2027.

2010 HNS-konventionens ikrafttræden den 30. november 2027 betyder, at de resterende bestemmelser i sølovens kapitel 11, der implementerer 2010 HNS-konventionen, skal sættes i kraft på samme tidspunkt som konventionens ikrafttræden.

Det er Erhvervsministeriets vurdering, at der bør foretages enkelte ændringer i kapitel 11 til forberedelse af en smidig ikrafttræden af 2010 HNS-konventionen. Det drejer sig først og fremmest om en ændring af HNS-modtagerbegrebet i § 223, stk. 2, i søloven, der allerede er i kraft. Endvidere er der behov for at rette en fejl i forældelsesreglerne i § 503, stk. 2, 2. pkt., i søloven, der endnu ikke er sat i kraft.

For så vidt angår det gældende HNS-modtagerbegreb giver 2010 HNS-konventionen mulighed for at vælge mellem to forskellige måder at afgrænse modtager på.

Efter artikel 1, stk. 4, litra a, i konventionen er modtageren den fysiske modtager af HNS i havne og terminaler, medmindre den fysiske modtager har oplyst, at vedkommende handler på vegne af en fuldmagtsgiver – i så fald er fuldmagtsgiveren modtager.

Efter artikel 1, stk. 4, litra b, i konventionen kan medlemsstaterne fastsætte egne nationale regler for, hvem der er modtager af HNS i havne og terminaler, hvis disse regler kan sikre, at den totale mængde HNS, der indberettes efter disse regler, i det væsentlige er den samme som den mængde HNS, der vil blive indberettet under den første mulighed.

Den afgrænsning af HNS-modtagerbegrebet, der er implementeret i § 223, stk. 2, i søloven, er afgrænsningen i konventionens artikel 1, stk. 4, litra a. Der henvises til pkt. 2.5.1. ovenfor for så vidt angår de gældende bestemmelsers indhold.

Det er dog Erhvervsministeriets vurdering, at denne afgrænsning gør indberetning af HNS unødvendigt kompleks og administrativt tung for både medlemsstat og virksomheder. Medlemsstaten skal registrere både fysiske modtagere og deres fuldmagtsgivere. Medlemsstat, fysiske modtagere og deres fuldmagtsgivere skal kontinuerligt validere disse registreringer. Er fuldmagtsgiver baseret i en stat, der ikke er medlemsstat til HNS-konventionen, vil den fysiske modtager endvidere under alle

omstændigheder være forpligtet til at indberette modtaget HNS, selvom fuldmagtsgiverens identitet er kendt.

Det er derfor Erhvervsministeriets vurdering, at der er behov for en simplificering af afgrænsningen af modtagerbegrebet. Det er Erhvervsministeriets vurdering, at Danmark fremover i stedet bør anvende muligheden i artikel 1, stk. 4, litra b, i 2010 HNS-konventionen og fastsætte nationale regler, hvorefter HNS-modtagerbegrebet er afgrænset til kun at være den fysiske modtager af HNS.

Det bemærkes, at ordningen med kun at pålægge den fysiske modtager af HNS' indberetningspligt har været anvendt i Danmark siden 2015 i forbindelse med opfyldelsen af Danmarks årlige pligt, som følge af Danmarks tiltrædelse af konventionen, til at indsamle oplysninger om modtaget HNS til Danmark det foregående kalenderår og rapportere dette til FN's Søfartsorganisation, jf. bekendtgørelse nr. 1451 af 15. december 2014, som nævnt ovenfor. Dette har været velfungerende.

For så vidt angår forældelsesreglerne i § 503, stk. 2, 2. pkt., i søloven, har Erhvervsministeriet konstateret, at ordlyden i bestemmelsen ikke stemmer overens med ordlyden i artikel 37, stk. 4, i 2010 HNS-konventionen, som bestemmelsen skal gennemføre.

For så vidt angår ordlyden af § 503, stk. 2, 2. pkt., henvises der til beskrivelsen af gældende ret under pkt. 2.5.1.

Artikel 37, stk. 4, bestemmer, at den 10-årige absolutte forældelsesfrist for så vidt angår krav på erstatning, der følger af en række hændelser, der har samme oprindelse, løber fra datoen for den sidste af sådanne hændelser. § 503, stk. 2, 2. pkt., i søloven fastsætter derimod, at fristen løber fra datoen for den første af sådanne hændelser.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås på ovenstående baggrund, at bestemmelserne i søloven, der skal gennemføre HNS-konventionen, justeres med henblik på en enklere gennemførelse af konventionen.

Det foreslås, for det første, at § 223, stk. 2, 2. pkt., i søloven ophæves.

Den foreslåede ordning vil medføre, at det kun vil være den fysiske modtager af HNS, der pålægges bidragspligten til HNS-fonden og på baggrund af denne den årlige indberetningspligt af modtaget HNS til HNS-fonden.

Det er Erhvervsministeriets vurdering, at afgrænsningen af modtagerbegrebet til kun at være den fysiske modtager af HNS vil medføre, at Danmark vil foretage indberetning af samme mængde modtaget HNS som efter den hidtidige ordning.

Afgrænsningen vil endvidere sikre, at ingen fysisk modtager tvinges til at aflevere fortrolig information om deres forretningsrelationer med deres fuldmagtsgivere.

Afgrænsningen af modtagerbegrebet til at kun at være den fysiske modtager af HNS vil til gengæld betyde, at det alene er de fysiske modtagere af HNS, der skal betale bidrag til HNS-fonden. Fuldmagtsgiver vil ikke længere være kendt og få faktura tilsendt af HNS-fonden på bidrag til fonden. En fysisk modtager, der modtager HNS på vegne af en fuldmagtsgiver, vil ved en kontraktlig aftale med fuldmagtsgiveren kunne sikre dækning for de bidrag til HNS-fonden, som den fysiske modtager bliver opkrævet på baggrund af den modtagne HNS.

Det bemærkes en sådan ordning vil følge den ordning, der anvendes under Den Internationale Erstatningsfond (1992) i medfør af den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992 (1992-Fondskonventionen). I henhold til denne konvention er kun den fysiske modtager bidragspligtig og indberetningspligtig, og dette system har fungeret enkelt og smidigt i over 30 år. 2010 HNS-konventionen er i høj grad inspireret af 1992-Fondskonventionen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 3, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

De foreslås endvidere, at § 503, stk. 2, 2. pkt., der endnu ikke er sat i kraft, affattes på ny, således at forvoldes HNS-skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den sidste af disse hændelser.

Den foreslåede ændring vil medføre, at skadelidte får den retsstilling, som 2010 HNS-konventionen indeholder for skadelidte i de tilfælde, hvor skadelidtes erstatningskrav skyldes en skade forvoldt eller udgifter ved en række hændelser, der har samme oprindelse. Den 10-årige forældelsesfrist, der er den absolutte forældelsesfrist, vil i det tilfælde først regnes fra den sidste af disse hændelser i de tilfælde, hvor en skadelidt først har kunnet anlægge sag efter 3 års fristen for sagsanlæg, fordi skadelidte først da er blevet bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 3, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

2.6. Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs

2.6.1. Gældende ret

Lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs implementerer 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 2002/59/EF.

Loven fastlægger rammerne for, hvordan maritime ulykker og hændelser til søs skal undersøges med henblik på at forbedre sikkerheden til søs. Loven har et forebyggende sigte og bygger på et grundlæggende princip om, at undersøgelserne ikke skal anvendes til at placere skyld eller ansvar, men

derimod til at identificere årsagerne til ulykkerne. Denne tilgang skal fremme åbenhed og sikre, at relevante aktører bidrager med oplysninger uden frygt for retslige konsekvenser.

Undersøgelserne varetages efter lovens § 1 af Den Maritime Havarikommission, som er en uafhængig myndighed. Havarikommissionen har pligt til at undersøge meget alvorlige ulykker til søs. Det fremgår af lovens § 2, stk. 1, at havarikommissionen undersøger meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser.

Det fremgår af stk. 2 i samme bestemmelse, at havarikommissionen kan beslutte ikke at foretage undersøgelse af meget alvorlige ulykker på fiskerskibe med en længde på under 15 meter. Med lovens § 2, stk. 2, videreføres den tidligere praksis, hvorefter opklaringsenheden selv traf afgørelse om, hvorvidt sådanne ulykker skal undersøges. Der henvises til Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 11.

Loven giver havarikommissionen vidtgående beføjelser til at indsamle oplysninger, herunder adgang til skibe, vrag og relevante dokumenter samt tekniske data. Samtidig pålægges rederier, skibsførere og andre involverede parter en pligt til at sikre og udlevere relevante oplysninger, så bevismateriale ikke går tabt. For at understøtte tilliden til systemet indeholder loven også regler om fortrolighed, der beskytter blandt andet vidneforklaringer og personfølsomme oplysninger mod at blive anvendt til andre formål.

Endelig afspejler loven den internationale karakter af søfarten ved at åbne for samarbejde med andre stater om undersøgelser og ved at implementere internationale og EU-retlige standarder. Resultatet af en undersøgelse er typisk en offentlig rapport med sikkerhedsanbefalinger, der har til formål at forebygge fremtidige ulykker og styrke den maritime sikkerhed.

2.6.2. Erhvervsministeriets overvejelser

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 2002/59/EF er blevet ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011.

Der er behov for at justere lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs med henblik på at implementere direktivændringerne.

2.6.3. Den foreslåede ordning

Direktivændringerne udvider især direktivets anvendelsesområde, således at det fremover også dækker fiskeskibe under 15 meter. Direktivet medfører desuden, at medlemsstaternes

undersøgelsesmyndigheder kan beslutte, om der skal foretages undersøgelse af meget alvorlige ulykker på fiskeskibe under 15 meter.

Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs finder allerede anvendelse for denne type skibe, og det er således allerede fastlagt i loven, at det tilkommer havarikommissionen at beslutte, om der skal foretages en sådan undersøgelse

Det foreslås, at lovens § 2, stk. 2, præciseres i overensstemmelse med direktivets ændringer. Havarikommissionen vil med den foreslåede ordning fortsat have muligheden for at beslutte, om der skal foretages en undersøgelse af en ulykke på et fiskeskib under 15 meter. Havarikommissionen skal imidlertid altid foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en undersøgelse.

Endvidere foreslås det, at der indsættes et nyt stk. 3 i § 2, som fastslår, at beslutningen om ikke at foretage undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter skal begrundes.

For nærmere om undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter, henvises til lovforslagets § 4, nr. 2 og 3, og bemærkningerne hertil.

Direktivets nye bestemmelse om, at en ulykke eller hændelse til søs (både meget alvorlige ulykker og andre ulykker eller hændelser), der finder sted, når et skib er fortøjet eller i havn, og som involverer landarbejdere eller havnearbejdere, skal eller kan undersøges af havarikommissionen, hvis ulykken eller hændelsen indtraf »direkte i forbindelse med et skibs drift«, er allerede omfattet af ordlyden i lovens § 2, stk. 1, og § 3, stk. 1, da loven finder anvendelse på dansk søterritorium uanset om skibet er i havn eller fortøjet. Det er derfor en del af gældende ret.

Med direktivændringen skelnes der heller ikke længere mellem ”alvorlige ulykker til søs” og ”meget alvorlige ulykker til søs”. Der skelnes herefter kun mellem ”meget alvorlige ulykker til søs” og ”andre ulykker og hændelser til søs”.

Der foreslås i den forbindelse en række konsekvensændringer heraf i lovens § 3, således at der ikke længere henvises til alvorlige ulykker til søs. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 4, nr. 4 og 6, og bemærkningerne hertil.

Derudover vedrører direktivet også andre justeringer og præciseringer i f.eks. direktivets definitionsbestemmelse og direktivets fortrolighedsbestemmelse.

Det foreslås i den forbindelse at henvise til, at der i loven benyttes de definitioner, som er vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren. Det foreslås ligeledes at indsætte 5 nye numre i lovens § 5, stk. 2, som omhandler oplysninger, som havarikommissionen og dens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen, ikke må stille til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejde.

Derudover foreslås indført en ny bestemmelse i § 5 om, at registreringer fra VDR-udstyr indsamlet som led i undersøgelsen ikke må stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end undersøgelsen eller skibssikkerhed, medmindre sådanne registreringer er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 4, nr. 5, 7 og 8, og bemærkningerne hertil.

Endelig foreslås det at ændre »VDR-sort-bokse« til: »VDR-udstyr« i lovens § 8. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 4, nr. 9, og bemærkningerne hertil.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at lovforslaget ikke indeholder økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner. Den betydelige og stigende udvikling inden for maritime droner indebærer dog en vis usikkerhed med hensyn til de fremtidige økonomiske konsekvenser for det offentlige, herunder i hvilket omfang udviklingen kan medføre behov for yderligere administrative eller tilsynsmæssige ressourcer.

Det vurderes, at lovforslaget ikke har implementeringskonsekvenser for stat, regioner og kommuner.

Det vurderes, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning. Lovforslaget om maritimt ubemandede fartøjer har f.eks. til hensigt at tilvejebringe en enkel og klar lovgivning, som gør det lettere for virksomheder at følge reglerne inden for området, og som skaber grundlaget for en ensartet administration af reglerne på tværs af området. Forslaget følger dermed princip 1 om enkle og klare regler.

Ændringerne af søloven mht. bl.a. HNS-modtagerbegrebet understøtter tillige princippet om enkel og klar lovgivning, idet afgrænsningen af, hvem, der er modtager af HNS ad søvejen og dermed er indberetningspligtig og bidragspligtig til HNS-Fonden, bliver forenklet.

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

Det vurderes, at lovforslaget ikke har økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Den betydelige og stigende udvikling inden for maritime ubemandede fartøjer indebærer dog en vis usikkerhed med hensyn til de nærmere økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, herunder som følge af den kommende materielle regulering for maritime ubemandede fartøjer. De konkrete konsekvenser vil blive nærmere klarlagt i forbindelse med udarbejdelsen af den materielle regulering for maritime droner og vil ske i tæt dialog med erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil medføre administrative konsekvenser for borgere.

6. Klimamæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget ikke har klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget ikke har miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Med forslaget gennemføres ændringer til 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 2002/59/EF.

Det nye er bl.a., at undersøgelsesmyndighederne i medlemsstaterne også kan undersøge fiskeskibe under 15 meter. En sådan mulighed fremgår allerede af den danske lovgivning. Derudover foretages mindre justeringer i direktivet – nogle relateret til ændringen for fiskeskibe under 15 meter.

Ændringerne medfører ikke væsentlige ændringer i den danske lovgivning og medfører derfor heller ikke ændringer i den måde, som Den Maritime Havarikommission udfører deres undersøgelser på.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. august 2026 til den 25. september 2026 (28 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Arbejdstilsynet, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Beredskabsstyrelsen, BlueTech Center, Brancheorganisation for den danske vejgods-transport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), Copenhagen Global, CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danish Maritime Pilots, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Tursejlere, Erhvervsstyrelsen, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund - 3F Sømændene, 3F – transportgruppen, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, FOA - Fag og Arbejde, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (via Rigsombudsmanden), Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Marstal Navigations-skole, Martec, Maskinmestrenes Forening, Metal Maritime, Ministerier for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Saildrone, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sensemaker, SIMAC, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Stormborn, Sølovsudvalget, Sø- og Handelsretten, By-, Land- og Transportministeriet, Uddannelses- og Forskningsstyrelsen, Xailguard, Ørsted,

UDKAST

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
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.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Med forslaget gennemføres ændringer til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransport-sektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF.	

UDKAST

	Det nye er bl.a., at undersøgelsesmyndighederne i medlemsstaterne nu også kan undersøge fiskeskibe under 15 meter. En sådan mulighed fremgår allerede af den danske lovgivning. Derudover foretages mindre justeringer i direktivet – nogle relateret til ændringen for fiskeskibe under 15 meter. Ændringerne medfører ikke væsentlige ændringer i den danske lovgivning og medfører derfor heller ikke ændringer i den måde, som Den Maritime Havarikommission udfører deres undersøgelser på.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej
		X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ved et maritimt ubemandet fartøj forstås ethvert maritimt fartøj, der opereres eller er konstrueret til at kunne operere uden en besætning om bord, enten ved fjernstyring eller ved helt eller delvist autonom drift.

Lov om skibes besætning forudsætter, at der er tale om skibe med besætning eller andet mandskab om bord. Krav til bemanning i form af operatører i maritime ubemandede fartøjer er derfor ikke reguleret i gældende ret.

Det foreslås at indsætte et nyt kapitel 2 a om maritime ubemandede fartøjer i lov om skibes besætning, hvoraf følger, at erhvervs- og konkurrencekraftsministeren kan fastsætte regler om, at dele af loven finder anvendelse for kategorier af personer, som udfører arbejde af betydning for et maritimt ubemandet fartøjs drift uden at være om bord. I lyset af den teknologiske udvikling på området sammenholdt med en risikobaseret tilgang til reguleringen samt for at undgå fremtidig overregulering, er det fundet mest hensigtsmæssigt at foreslå, at regler til maritime ubemandede fartøjer fastsættes ved bekendtgørelse.

Formålet med bestemmelsen er at sikre et ensartet minimumsniveau for kompetencer blandt operatører af maritime ubemandede fartøjer og dermed bidrage til et højt sikkerhedsniveau på tværs af sektoren. Kravene vil kunne tilpasses forskellige typer operationer og teknologiske kompleksitetsniveauer. Derudover er formålet at sikre, at der til enhver tid er tilstrækkelige ressourcer til at varetage alle funktioner af betydning for en sikker og forsvarlig drift, både under normale forhold og i beredskabssituationer.

Det vil blandt andet indebære anvendelsen af den nugældende lov om skibes besætning § 18, stk. 2, nr. 1, under iagttagelse af principperne i lovens § 5 stk. 2.

Der vil i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne fastsættes krav til antallet af operatører under hensyntagen til en række centrale forhold, herunder fartøjets type, størrelse og indretning, dets tekniske udstyr og grad af autonomi, den konkrete anvendelse samt det geografiske fartsområde.

Herudover vil der kunne fastsættes nærmere uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav for operatørerne.

Fastsættelsen af kravene vil tage udgangspunkt i konkrete erfaringer fra Søfartsstyrelsens hidtidige sagsbehandling af maritime ubemandede droner, samt eventuelle EU-retlige eller internationale regler eller udtalelser, herunder fra den Internationale Maritime Organisation (IMO).

Begrebet ”operatører af maritime ubemandede fartøjer” vil i denne sammenhæng omfatte alle personer, der fra land eller fra en anden platform styrer, overvåger eller på anden måde indgår i driften af fartøjet. Begrebet anvendes i bred forstand for at afspejle, at operatørens rolle kan variere afhængigt af fartøjets grad af autonomi fra direkte fjernstyring til mere overvågende og indgribende funktioner. Det dækker således alle opgaver, der er nødvendige for at opretholde og sikre en sikker og forsvarlig drift af fartøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, fastsætter de overordnede rammer for arbejdsmiljø og sikkerheds- og sundhedsforhold til søs. Loven omfatter derfor såvel skibes bygning og udstyr som det menneskelige element både om bord på skibe og i de tilknyttede landbaserede funktioner.

Lov om sikkerhed til søs indeholder imidlertid ikke regler om bygning, udstyr, drift, levering og markedsføring af maritime ubemandede fartøjer og deres fjernkontrolstyringssystemer. Området er således ikke særskilt reguleret i dag.

Det foreslås at indsætte et nyt kapitel 2 a om maritime ubemandede fartøjer i lov om sikkerhed til søs, hvoraf følger, at erhvervs- og konkurrencekræftsministeren kan fastsætte regler om maritime ubemandede fartøjers bygning, udstyr, drift, herunder regler om udstyret til fjernkontrolstyringssystemet og driften heraf, samt om maritime ubemandede fartøjers levering og markedsføring. I lyset af den teknologiske udvikling på området sammenholdt med en risikobaseret tilgang til reguleringen samt for at undgå fremtidig overregulering, er det fundet mest hensigtsmæssigt at foreslå, at de tekniske regler

omkring maritime ubemandede fartøjers bygning, udstyr, drift, herunder regler om fjernkontrolstyringssystemerne fastsættes ved bekendtgørelse.

Formålet med bestemmelsen er at sikre et ensartet et højt sikkerhedsniveau på tværs af sektoren. Kravene vil kunne tilpasses forskellige typer, størrelser, kapacitet, hastighed og teknologiske kompleksitet, herunder grad af autonomi.

Der vil være elementer af den eksisterende regulering, der vil kunne anvendes til at regulere maritime ubemandede droner for netop at sikre det høje sikkerhedsniveau, som er branchekendetegnede. Det vil betyde, at centrale dele af reguleringen såsom søvejsreglerne, vagthold i skibe, og andre centrale bestemmelser i loven tillige vil finde anvendelse for maritime ubemandede fartøjer. Dette er under særlig hensyntagen til, at der ikke er nogen intention om, at der i forbindelse med den foreslåede bestemmelser utilsigtet skabes særskilte ordninger i søfartslovgivningen, da maritime ubemandede fartøjer f.eks. interagerer med de mere traditionelle og bemandede fartøjer. Tilsvarende er der centrale pligter for skibe, som tillige vil finde anvendes på maritime ubemandede fartøjer. I forbindelse med fastsættelse af de nærmere regler for maritime ubemandede fartøjer, vil der således blive foretaget en vurdering af, hvor det søsikkerhedsmæssigt giver mening at tage afsæt i den eksisterende regulering for traditionelle fartøjer, og hvor der bør fastsættes nye krav til maritime ubemandede fartøjer, så reglerne ikke utilsigtet begrænser den teknologiske udvikling, men skaber et sammenspil med den eksisterende regulering, og der fastholdes et højt søsikkerhedsniveau.

Fastsættelsen af kravene vil tage udgangspunkt i Søfartsstyrelsens erfaringer fra sagsbehandling af maritime ubemandede droner, samt eventuelle EU-retlige eller internationale regler eller udtalelser, herunder fra den Internationale Maritime Organisation (IMO), og i tæt samarbejde med erhvervets parter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af § 14, stk. 5, 1. pkt., i lov om sikkerhed til søs, at Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang, når et skib er blevet tilbageholdt efter bestemmelsens stk. 1 eller 2.

Det foreslås, at der i § 14, stk. 5, 1. pkt., efter »skibets afgang« indsættes »eller dets fortsatte sejlads, herunder ved at anmode om og modtage politiets bistand hertil«.

Herved vil der blive tilvejebragt et klart lovgrundlag for, at Søfartsstyrelsen som en forholdsregel kan anmode om og modtage bistand fra politiet, ligesom det vil blive tydeliggjort, at muligheden for at træffe forholdsregler over for tilbageholdte skibe også omfatter skibe, som er i fart på tilbageholdelsestidspunktet.

Efter bestemmelsen vil Søfartsstyrelsen eksempelvis kunne anmode om politiets bistand i tilfælde, hvor et skib i fart tilbageholdes i medfør af § 14, stk. 2, 1. pkt., i lov om sikkerhed til søs, som følge af manglende foreskrevne certifikater, men ikke efterkommer afgørelsen herom. Politiet vil således kunne bistå Søfartsstyrelsen – eventuelt med bidrag fra Forsvaret – med at sikre, at tilbageholdelsen gennemtvinges.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Ifølge den gældende § 28 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovebekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som bl.a. ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, kan den, som overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, tilsidesætte vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven eller ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven, herunder påbud eller forbud udstedt i medfør af § 4, stk. 5, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Det foreslås at ændre i § 28, hvorefter ”som” ændres til ”der”.

Formålet med ændring af bestemmelsen er alene at åbne op for bemærkningerne, således at bødeniveauet for materielle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs kan forhøjes, således at bødeniveauet i arbejdsmiljøloven følges.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at bødeniveauet for materielle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs begået af rederiet, det sikkerhedsansvarlige selskab eller arbejdsgiveren forhøjes fra henholdsvis 24.600 kr. til 36.900 kr. og fra 44.600 kr. til 66.900 kr. afhængig af overtrædelsens grovhed.

UDKAST

Anvendelsesområdet for en bøde på 36.900 kr. forudsættes at omfatte de overtrædelser, hvor bøden i dag udgør 24.600 kr. Udgangspunktet for overtrædelser af søfartslovgivningen er, at disse har karakter af såkaldt almindelige overtrædelser. Det vil sige overtrædelser, der hverken er af grovere karakter, eller som kan siges blot at være formelle. De såkaldt almindelige overtrædelser har ikke nogen egentlig afgrænsning, men udgøres bl.a. af arbejdsulykker, bemanding i strid med besætningsfastsættelsen eller sejlads uden lovpligtige certifikater.

Anvendelsesområdet for en bøde på 66.900 kr. forudsættes at omfatte de overtrædelser, der har en sådan grovhed, at faren for skade på liv eller helbred eller den mulige skadevirkning generelt er større end ved almindelige materielle overtrædelser f.eks. bevidst negligerig af forhold, der indebærer åbenlys fare. Dette svarer til de overtrædelsestyper, hvor bøden i dag udgør 44.600 kr.

Det forudsætter således, at der ikke er udvist så grove forhold, at frihedsstraf kan komme på tale.

Det er hensigten, at der fortsat skal ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Ifølge den gældende § 29, stk. 1, 1. pkt., i lov om sikkerhed til søs, kan den, som foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. I bestemmelsens stk. 2, 1. pkt., fremgår det desuden, at den skibsfører eller styrmand, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Det foreslås i § 29, stk. 1, 1. pkt., at ændre ”som” til ”der”.

Formålet med ændring af bestemmelsen er alene at åbne op for bemærkningerne, således at bødeniveauet for forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab kan forhøjes, således at det følger bødeniveauet i arbejdsmiljøloven.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at bødeniveauet for forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab forhøjes fra 44.600 kr. til 66.900 kr.

Det forudsætter således, at der ikke er udvist så grove forhold at frihedsstraf kan komme på tale.

Det er hensigten, at der fortsat skal ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5.

Efter § 29 a, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, gælder forbuddet i bestemmelsens stk. 1 mod spiritussejladts ikke for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Førere af vandscootere og lignende fartøjer er dog omfattet af forbuddet.

Promillegrænsen omfatter således i dag erhvervsfartøjer, de største og de hurtigste fritidsfartøjer over 15 meter samt vandscootere og lignende fartøjer, f.eks. speedbåde.

Ifølge § 29 a, stk. 1, straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladtsen overstiger 0,50 promille, for spiritussejladts. Denne regel omtales sædvanligvis som den faste promillegrænse. Den faste promillegrænse blev indført i 2006 ved lov nr. 547 af 8. juni 2006 om

ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven med afsæt i reglerne i færdselsloven, og promillegrænsen for sejlads til søs svarer derfor til færdselslovens promillegrænse. Den promille, der danner grundlag for sagens pådømmelse, er den højeste alkoholkoncentration, som den før eller under sejladsen indtagne mængde spiritus bevirker i blodet under eller efter sejladsen. Det er således det tidspunkt, hvor promillen har været højest, der skal anvendes, også selvom dette tidspunkt eventuelt måtte ligge efter sejladsen. Dette svarer ligeledes til, hvad der gælder for spirituskørsel efter færdselsloven.

Bestemmelsen omfatter ikke kun skibsføreren og vagtgående navigatører, men også alle andre personer, der udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Det er ikke et krav, at der skal være tale om et ansættelsesretligt forhold. På fritidsfartøjer omfatter promillegrænsen skibsføreren og den, der virker som rorgænger og/eller navigatør. Herudover vil andre personer efter en konkret vurdering af opgaver og forholdene i den konkrete situation kunne have sådanne opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, at de omfattes af forbuddet mod spiritussejlads.

Promillegrænsen gælder ikke, når skibet er fortøjet i havn eller ligger til ankers på beskyttet ankerplads, jf. lovens § 29 a, stk. 3.

Ved en beskyttet ankerplads forstås typisk en ankerplads, som er placeret tæt ved kysten og i et farvand, hvor der er ringe eller ingen trafik – især fra handelsskibe. Ved vurderingen af, om en fortøjning af et fritidsfartøj er sket på beskyttet ankerplads, tages endvidere hensyn til vind- og vejrforholdene i området, strøm og bølger samt farvandets beskaffenhed, herunder bundforhold og dybde.

Selv om fritidssejlere, som ligger til ankers på beskyttet ankerplads, er undtaget fra den faste promillegrænse, kan der ifaldes strafansvar efter den generelle bestemmelse om sejlads i en tilstand, hvor man er påvirket af alkohol eller andre rusmidler i lovens § 29 a, stk. 4. Bestemmelsen er et supplement til den faste promillegrænse i § 29 a, stk. 1, og indeholder et generelt forbud mod sejlads i en tilstand, hvor man er så påvirket af alkohol eller andre rusmidler, at man er ude af stand til at udføre sine opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden på fuldt betryggende måde. Bestemmelsen omfatter alle typer af skibe og dermed også alle fritidsfartøjer, herunder joller, robåde, kanoer og kajakker. Desuden gælder bestemmelsen i situationer, hvor

promillens størrelse ikke har kunnet fastslås, samt når fritidsfartøjer ligger i havn eller på beskyttet ankerplads.

Efter lovens § 29 a, stk. 5, gælder promillegrænsen på 0,50 også for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav, hvis det pågældende fartøj havde ført dansk flag. I disse tilfælde er det fartøjets kategorisering efter dansk lovgivning, der er afgørende for, om fartøjet omfattes af promillegrænsen på 0,50. Herved sikres det, at det er muligt at strafforfølge førere af eksempelvis tyske fartøjer, som anvendes i Danmark.

Det følger af lovens § 29 b, stk. 1 og 2, at politiet har mulighed for at foretage stikprøvekontroller med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af bestemmelserne om spiritussejlads.

I henhold til lovens § 29 c, stk. 1, er straffen for spiritussejlads bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Bestemmelsen i § 29 c, stk. 1, omfatter spiritussejlads generelt og fastlægger således strafferammen for både overtrædelse af den faste promillegrænse i § 29 a, stk. 1 og 2, og for overtrædelse af den generelle bestemmelse i § 29 a, stk. 4.

Bødestrafen udmåles sædvanligvis på samme måde som bødestrafen for spirituskørsel til lands. I førstegangstilfælde er straffen sædvanligvis en bøde svarende til en måneds nettoindtægt ganget med den konstaterede promille. Anden gangs tilfælde straffes normalt med enten en ubetinget frihedsstraf eller en betinget frihedsstraf med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn. Længden på frihedsstraffen stiger i både gentagelsestilfælde, og såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, herunder hvis der sejles i frakendelsestiden.

Hvis promillen har oversteget 2,00, bliver der normalt allerede i førstegangstilfælde udmålt en betinget frihedsstraf med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn.

Det foreslås, at § 29 a, stk. 2, affattes på ny, således at forbuddet mod spiritussejlads i stk. 1 ikke finder anvendelse for muskeldrevne fritidsfartøjer i form af robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motorkraft.

Det vil indebære, at undtagelsen til den faste promillegrænse fremover alene vil gælde for de fartøjer, der føres frem ved muskelkraft, herunder bl.a. kanoeer, kajakker, robåde, vandcykler og stand up paddle boards. Det vil sige,

at den gældende undtagelse for fartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til dets fører, udgår.

Det er hensigten med den foreslåede formulering, at også fritidsfartøjer, der ikke fremføres ved motor eller sejl på gerningstidspunktet vil blive omfattet, når blot disse må antages som værende indrettede til at blive ført ved motor og/eller sejl. Betragtningen vil navnlig gælde for fartøjer, der ligger for anker på ikke-beskyttet ankerplads, driver for vinden, eller som af anden grund har nedtaget sine sejl og/eller standset sin motor.

Hensynet til fortsat at undtage de muskeldrevne fartøjer fra forbuddet mod spiritussejlads er, at de – som følge af deres lavere hastighed – ikke er forbundet med samme risikomomenter som spiritussejlads i fartøjer, der fremføres ved motor eller sejl. Disse fartøjer vil dog fortsat være underlagt den generelle bestemmelse i lovens § 29 a, stk. 4. Hertil bemærkes, at strafferammen for spiritussejlads i disse fartøjer i forvejen er begrænset til bøde, jf. lovens § 29 c, stk. 2.

Nyaffattelsen af stk. 2 vil derudover betyde, at promillegrænsen i § 29 a, stk. 1, fremover også vil omfatte skibsføreren, vagtgående navigatører samt andre personer, der udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, på fritidsfartøjer under 15 meter. Disse personer vil herefter kunne kontrolleres af politiet i henhold til lovens § 29 b og idømmes sanktioner i henhold til lovens § 29 c på samme måde som personer, der for nuværende er omfattet af promillegrænsen.

Den foreslåede ændring vil ikke påvirke de gældende regler om uddannelseskrav til føreren eller styrmanden af visse fritidsfartøjer, herunder sejlbåde over 15 meter samt speedbåde og vandscootere.

Til nr. 6

Førerevnekriteriet i § 29 a, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs, er for nuværende den eneste regel, der regulerer sejlads i narkotikapåvirket tilstand. Bestemmelsen er en opsamlingsregel for alle fartøjer og hjemler, at man kan straffes for spiritussejlads, hvis man fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at man er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Det følger af lovens § 29 b, stk. 1 og 2, at politiet har mulighed for at foretage stikprøvekontroller med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af bestemmelserne om spiritussejlads.

I henhold til lovens § 29 c, stk. 1, er straffen for spiritussejlads bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Bestemmelsen omfatter spiritussejlads generelt og fastlægger således strafferammen for både overtrædelse af den faste promillegrænser i § 29 a, stk. 1 og 2, og for overtrædelse af førerevnekriteriet i § 29 a, stk. 4.

Bødestrafen udmåles sædvanligvis på samme måde som bødestrafen for spirituskørsel til lands. I førstegangstilfælde er straffen sædvanligvis en bøde svarende til en måneds nettoindtægt ganget med den konstaterede promille. Anden gangs tilfælde straffes normalt med enten en ubetinget frihedsstraf eller en betinget frihedsstraf med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en måneds nettoløn. Længden på frihedsstraffen stiger i både gentagelsestilfælde, og der foreligger skærpende omstændigheder, herunder hvis der sejles i frakendelsestiden.

Det foreslås, at der i § 29 a, stk. 5, i lov om sikkerhed til søs, indsættes en ny bestemmelse, som indfører forbud mod at føre eller i øvrigt udføre arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, hvis den pågældendes blod under eller efter sejladsen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer.

Forslaget til stk. 5 svarer til de gældende regler i færdselslovens § 54, stk. 1, om forbud mod kørsel af motordrevet køretøj under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer og indeholder således i lighed hermed en nummeropdeling.

Nummeropdelingen udskiller sejlads under påvirkning af hash som en selvstændig delikt, og har alene til formål at tydeliggøre, at der vil gælde en særlig sanktionering for sejlads med hash (THC) i blodet i forhold til øvrige bevidsthedspåvirkende stoffer.

Det forudsættes, at forslaget til stk. 5 skal forstås og anvendes på same måde som færdselslovens § 54, stk.1, og lovbemærkningerne hertil, jf. lov nr. 524 af 06-06-2007, jf. Folketingstidende 2006-07, tillæg A, side 6544, og jf. lov nr. 695 af 08-06-2017, jf. Folketingstidende 2016-17 (1. samling), tillæg A, L 142 som fremsat, side 24-25.

Der vil med forslaget til § 29 a, stk. 5, nr. 1, blive indført et forbud mod sejlads med visse bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet. Forbuddet vil indebære, at det er strafbart at sejle eller forsøge at sejle et fartøj for personer, hvis blod indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden. Forbuddet vil ikke gælde stoffer, som føreren har indtaget i overensstemmelse med en lovlig recept.

Der vil med forslaget til stk. 5, nr. 2, blive indført en bagatelgrænse direkte i loven på 0,001 mg THC pr. kg blod for sejlads med hash (THC)

Forslaget til stk. 5, nr. 3 og 4, vil omfatte de såkaldte "receptoverskridelser", dvs. tilfælde, hvor det pågældende stof er indtaget i henhold til en lovlig recept, men stoffet ikke er indtaget i overensstemmelse med den lægelige ordination (recepten).

Bevidsthedspåvirkende stoffer, som er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, skal forstås i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1277 af 5. november 2025 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer, der samtidig fastsætter, hvordan konstatering af, om en blodprøve indeholder et euforiserende middel, skal ske. Der er for hvert enkelt af de stoffer, som klassificeres som farlige for færdselssikkerheden, fastsat bagatelgrænser (såkaldte cut off-værdier), som sikrer, at den pågældende person, inden blodprøven er taget, gennem et vist tidsrum har haft bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet.

Politiet vil efter § 29 b, stk. 1 og 2, ved stikprøvekontroller have mulighed for konstatering af eventuel overtrædelse af forbud mod sejlads med visse bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet efter forslaget til den nye § 29 a, stk. 5.

Overtrædelse af forslaget vil efter de gældende regler i henhold til lovens § 29 c, stk. 1, være bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Bestemmelsen i § 29 c, stk. 1, omfatter spiritussejlads generelt og vil således også omfatte overtrædelse af det foreslåede forbud mod sejlads med visse bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet.

Bødestraffen vil sædvanligvis skulle udmåles på samme måde som bødestraffen for spirituskørsel til lands. I førstegangstilfælde vil straffen sædvanligvis være en bøde svarende til en måneds nettoindtægt ganget med den konstaterede promille. Anden gangs tilfælde vil normalt blive straffet med enten en ubetinget frihedsstraf eller en betinget frihedsstraf med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde på en

måneds nettoløn. Længden på frihedsstraffen vil stige i både gentagelsestilfælde og når der foreligger skærpende omstændigheder, herunder hvis der sejles i frakendelsestiden.

Til nr. 7

§ 29 a, stk. 5, i lov om sikkerhed til søs, bestemmer, at forbuddet mod spiritussejlad i bestemmelsens stk. 1, finder tilsvarende anvendelse på et udenlandsk fartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 2, 1. pkt., hvis fartøjet havde ført dansk flag.

I lovforslagets § 2, nr. 5, foreslås en nyaffattelse af § 29 a, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, så undtagelsen til den faste promillegrænse fremover alene vil gælde for de fartøjer, der føres frem ved muskelkraft, herunder bl.a. kanoeer, kajaker, robåde, vandcykler og paddleboards. Det vil indebære, at den gældende undtagelse for fartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til dets fører, udgår.

Som konsekvens heraf foreslås en ændring af § 29 a, stk. 5, der bliver til stk. 6, således at »såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 2, 1. pkt., hvis fartøjet havde ført dansk flag« ændres til »jf. dog stk. 2«.

Den foreslåede bestemmelse vil betyde, at også førere af udenlandske fartøjer under 15 meter vil blive omfattet af promillegrænsen på 0,50, når de sejler i dansk farvand, jf. bemærkningerne til forslagets § 1, nr. 1. Den samme undtagelse, som i lovforslagets § 2, nr. 5, vil ligeledes gøre sig gældende for udenlandske fartøjer under 15 meter.

Til nr. 7

Den foreslåede ændring er alene en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 6, hvor der indsættes et nyt stykke i 5 i § 29 a, og stykkerækken dermed rykkes.

Til § 3

Til nr. 1

Ved lov nr. 1384 af 23. december 2012 blev der indsat et nyt kapitel 8 a i søloven om ansvar for vragsfjernelse efter en søulykke og pligt til forsikring, der dækker vragsfjernelse. Størstedelen af bestemmelserne i kapitel 8 a gennemfører Nairobikonventionen af 23. maj 2007 om fjernelse af vrags

UDKAST

(vragfjernelseskonventionen) i dansk ret. Samtidig blev der indsat bestemmelser hvorefter den, der bugserer et skib, et vrag eller en anden genstand uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld var ansvarlig for omkostninger forbundet med vragfjernelse, ved forlis eller lignende på dansk territorium i forbindelse med slæbet. Den, der bugserede skibet, vraget eller genstanden var forpligtet til at tegne en forsikring, der dækkede dette ansvar. Reglerne blev indført i sølovens § 166, stk. 6.

Reglerne er efterfølgende ved lov nr. 400 af 2. maj 2016 ændret og i samme ombæring overført fra § 166, stk. 6, til § 170 a.

Det følger af den gældende formulering af sølovens § 170, stk. 2, at der henvises til § 166, stk. 6. Der er imidlertid ikke længere en § 166, stk. 6. Det er Erhvervsministeriets vurdering, at der er tale om en fejl i henvisningen i § 170, stk. 2, og at der efter bestemmelsens sammenhæng og formål rettelig bør henvises til § 170 a. Ministeriet finder derfor, at der af hensyn til lovens klarhed bør foretages en konsekvensrettelse, således at bestemmelsen henviser til den materielt relevante bestemmelse i § 170 a.

Det foreslås på den baggrund, at henvisningen i sølovens § 170, stk. 2, ændres, således at der henvises til § 170 a i stedet for § 166, stk. 6.

Den foreslåede ændring har alene til formål at korrigere den eksisterende fejlhenvi sning og sikre overensstemmelse mellem bestemmelsens indhold og den tilsigtede regulering. Der er således alene tale om en lovteknisk ændring, som ikke indebærer ændringer i gældende ret eller i bestemmelsens materielle anvendelsesområde.

Til nr. 2

Det fremgår af § 223, stk. 2, i søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 776 af 18. juni 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, at som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtigt gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet over for HNS-fonden.

Der henvises i øvrigt til beskrivelsen af gældende ret under pkt. 2.5.1.

Det foreslås, at § 223, stk. 2, 2. pkt., ophæves.

Formålet med ophævelsen af bestemmelsen er at sikre en mindre kompleks og administrativt lettere afgrænsning af HNS-modtagerbegrebet og dermed den, der har bidragspligt til den internationale HNS-fond, der er etableret ved 2010 HNS-konventionen og i forbindelse hermed pligt til at give oplysninger om, hvor meget HNS-stof der er modtaget ad søvejen.

Den foreslåede ordning vil medføre, at det kun vil være den fysiske modtager af HNS, der pålægges bidragspligten til HNS-fonden og på baggrund af denne den årlige indberetningspligt af modtaget HNS til HNS-fonden.

Afgrænsningen af modtagerbegrebet til at kun at være den fysiske modtager af HNS forventes at ville medføre, at Danmark vil foretage indberetning af samme mængde modtaget HNS som efter den hidtidige ordning.

Afgrænsningen vil endvidere sikre, at ingen fysisk modtager tvinges til at aflevere fortrolig information om deres forretningsrelationer med deres fuldmagtsgivere.

Afgrænsningen af modtagerbegrebet til kun at være den fysiske modtager af HNS vil imidlertid også medføre, at det alene er de fysiske modtagere af HNS, der skal betale bidrag til HNS-fonden. Fuldmagtsgiver vil ikke længere være kendt af HNS-fonden og vil derfor ikke længere blive opkrævet bidrag til HNS-fonden. En fysisk modtager, der modtager HNS, på vegne af en fuldmagtsgiver, vil ved en kontraktlig aftale med fuldmagtsgiveren kunne sikre dækning for de bidrag til HNS-fonden, som den fysiske modtager bliver opkrævet på baggrund af den modtagne HNS.

En fysisk modtager, der modtager HNS på vegne af en fuldmagtsgiver, vil derfor fremover skulle sikre dækning for sine bidrag til HNS-fonden på baggrund af den modtagne HNS, ved en kontraktlig aftale med fuldmagtsgiveren.

Det bemærkes, at en sådan ordning vil følge den ordning, der anvendes under Den Internationale Erstatningsfond (1992) i medfør af den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992 (1992-Fondskonventionen). 2010 HNS-konventionen er i høj grad inspireret af 1992-Fondskonventionen. 1992-Fondskonventionen anvender kun den fysiske modtager som bidragspligtig og indberetningspligtig, og dette system har fungeret enkelt og smidigt i over 30 år.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets pkt. 2.5.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Forældelsesreglerne i søloven er samlet i 19. kapitel.

Det foreslås, at der efter § 502 i søloven indsættes en ny § 503 om forældelse af krav for skade eller udgifter efter 2010 HNS-konventionen.

Sølovsudvalget bemærker til den foreslåede § 503 i Sølovsudvalgets Betænkning nr. 1451/2004 om ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer, afsnit VII, til Kapitel 19 om forældelse: »HNS-konventionens artikel 37 om begrænsning af søgsmålsadgang ligner meget den tilsvarende bestemmelse i 1992-ansvars- og fondskonventionerne. HNS-konventionen anvender ikke tidspunktet for skadens opståen, men tidspunktet hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden. § 503 er derfor udformet i overensstemmelse hermed. Der er i øvrigt anvendt en mere konventionsnær strukturering end i den gældende § 502. 10-års fristen foreslås placeret i stk. 2, da dette synes mere i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 37.«

Det bemærkes, at med 1992-ansvarskonventionen mener Sølovsudvalget den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening 1992, og med 1992-fondskonventionen menes den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening.

Det følger af den foreslåede § 503, *stk. 1, 1. pkt.*, at krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 211 eller 228, eller om erstatning eller refusion fra HNS-fonden forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne.

Formålet med den foreslåede § 503, *stk. 1, 1. pkt.*, er at implementere artikel 37, *stk. 1*, i 2010 HNS-konventionen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at den tre-årige forældelsesfrist for krav for HNS-skade m.v. mod skibets ejer eller HNS-fonden begynder at løbe fra tidspunktet hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med HNS-skaderne. Skadelidte skal således anlægge sag inden tre år regnet fra samme dag for at afbryde forældelsesfristen.

Det følger af den foreslåede § 503, stk. 1, 2. pkt., at forældelsesfristen vedrørende krav mod HNS-fonden tillige afbrydes ved retsskridt i medfør af § 225, stk. 6.

Formålet med den foreslåede § 503, stk. 1, 2. pkt., er at implementere artikel 37, stk. 2, i 2010 HNS-konventionen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at den tre-årige forældelsesfrist for skadelidtes krav for HNS-skader m.v. også afbrydes ved, at der anlægges sag ved en dansk domstol mod skibets ejer eller dennes forsikringsselskab.

Det følger af den foreslåede § 503, stk. 2, 1. pkt., at krav ikke i noget tilfælde kan rejses, når der er forløbet 10 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed.

Formålet med den foreslåede § 503, stk. 2, 1. pkt., er at implementere artikel 37, stk. 3, i 2010 HNS-konventionen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at uagtet at forældelsesfristen for krav for HNS-skade m.v. mod skibets ejer eller HNS-fonden efter den foreslåede § 503, stk. 1, først begynder at løbe fra tidspunktet, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med HNS-skaderne, så er den absolutte forældelsesfrist 10 år fra denne dag. Derefter vil skadelidte være endeligt afskåret fra at gøre krav for HNS-skade gældende.

Det følger af den foreslåede § 503, stk. 2, 2. pkt., at forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den sidste af disse hændelser.

Formålet med den foreslåede § 503, stk. 2, 2. pkt., er at implementere artikel 37, stk. 4, i 2010 HNS-konventionen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at i de tilfælde, hvor skadelidtes krav for HNS-skade m.v. skyldes en skade forvoldt ved en række hændelser, der har samme oprindelse, så vil den absolutte 10-årige forældelsesfrist i den foreslåede § 503, stk. 2, først skulle regnes fra den sidste af disse hændelser.

Til § 4

Til nr. 1

Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs indeholder en fodnote, som henviser til 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, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 114-127.

Direktivet er nu ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011.

Det foreslås, at *fodnoten* til lovens titel affattes således, at det fremgår, at loven indeholder bestemmelser, der 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 2002/59/EF, EU-Tidende 2009, L 131, side 114, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011, EU-Tidende 2024, L af 6. december 2024.«

Med den foreslåede affattelse af fodnoten indsættes henvisning til ændringsdirektivet.

Til nr. 2 og 3

Det fremgår af § 2, stk. 1, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, at havarikommissionen undersøger meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser. Det fremgår af stk. 2 i samme bestemmelse, at havarikommissionen kan beslutte ikke at foretage undersøgelser af meget alvorlige ulykker på fiskerskibe med en længde på under 15 meter.

Det foreslås at affatte § 2, stk. 2, på ny, hvorefter det stadig vil fremgå af bestemmelsen, at havarikommissionen kan undlade at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter. I bestemmelsen præciseres det også, at Havarikommissionen straks eller senest inden

for to måneder efter en meget alvorlig ulykke til søs på et fiskeskib, skal foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en undersøgelse.

Den foreslåede stk. 2 har til hensigt at videreføre den tidligere praksis, hvorefter opklaringsenheden selv traf afgørelse om, hvorvidt sådanne ulykker skal undersøges. Havarikommissionen vil således ikke være forpligtiget til at foretage sådanne undersøgelser, men kan af egen drift undersøge ulykken, hvis den vurderer, at den kan bidrage til forebyggelse af ulykker til søs.

Hvis der er tale om en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib, vil havarikommissionen som præciseret i bestemmelsen straks og senest to måneder efter den meget alvorlige ulykke stadig skulle foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en undersøgelse af ulykken.

Hvis havarikommissionen træffer afgørelse om ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter, vil det skulle begrundes. Når havarikommissionen træffer afgørelse herom, tager kommissionen hensyn til den foreliggende dokumentation og til muligheden for, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen fører til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser til søs.

Det foreslås derfor at indsætte et nyt *stk. 3* i § 2, hvor det fremgår, at beslutningen om ikke at undersøge en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter skal begrundes. En sådan begrundelse vil straks og senest to måneder efter en meget alvorlig ulykke skulle registreres og meddeles i EMCIP-databasen.

De foreslåede justeringer vil ikke medføre større ændringer for havarikommissionens arbejde, da kommissionen i henhold til den gældende lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs allerede undersøger meget alvorlige ulykker på fiskeskibe under 15 meter, medmindre de beslutter ikke at gøre det. Forslaget vil dog medføre, at havarikommissionen inden for de nævnte frister skal foretage en foreløbig vurdering og begrunde, hvis der træffes beslutning om ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det fremgår af § 3, stk. 1, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, at havarikommissionen kan beslutte at undersøge hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, og andre ulykker til søs end de i § 2, stk. 1, nævnte, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser. De i § 2, stk. 1, nævnte ulykker er meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser. Det fremgår af § 3, stk. 2, at hvis havarikommissionen beslutter ikke at foretage en undersøgelse af en alvorlig ulykke til søs, skal beslutningen herom begrundes.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger, udgår begrebet ”alvorlig ulykke” fra direktivet. Der skelnes derfor ikke længere mellem ”alvorlig ulykke” og ”meget alvorlig ulykke”. Der er enten tale om en ulykke eller en meget alvorlig ulykke.

Det foreslås derfor at ophæve § 3, stk. 2, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, fordi betegnelsen ”alvorlig ulykke” ikke længere benyttes.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der i loven ikke længere skelnes mellem ”alvorlige ulykker” og ”meget alvorlige ulykker”. En ulykke vil for fremtiden kun kunne karakteriseres som en meget alvorlig ulykke, som havarikommissionen er forpligtiget til at undersøge, medmindre ulykken vedrører et fiskeskib på under 15 meter eller en anden ulykke.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af § 3, stk. 4, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, der bliver stk. 3, at erhvervs- og konkurrencekraftsministeren under hensyntagen til relevante internationale vedtagelser kan fastsætte nærmere regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, og hvornår sådanne skal anses som alvorlige og meget alvorlige.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren indeholder definitioner, der fremgår af artikel 3 og indeholder således en række henvisninger til andre EU-direktiver og til IMO-regulering. Der er ikke indsat en definitionsbestemmelse i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs. I bemærkningerne til lovforslaget er der indsat et afsnit om definitioner, hvor det er

nærmere beskrevet. Der henvises til Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 7 og 8.

Med ændringerne til direktivet indføres en række nye definitioner. Definitionerne kendetegnes stadig ved, at der henvises til anden EU-regulering og til IMO-regulering.

Det foreslås at indsætte et nyt punktum i § 4, *stk. 4*, der bliver *stk. 3*, hvorefter det vil fremgå, at der i loven benyttes de definitioner, som er vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der implementeres nye definitioner i loven i henhold til artikel 3 i direktivet. Det drejer sig om følgende definitioner:

- For IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker henvises der nu til koden for internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende en sikkerhedsundersøgelse af ulykker eller hændelser til søs i bilaget til IMO-resolution MSC.255(84) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen den 16. maj 2008, i dens ajourførte udgave. Der blev tidligere henvist til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen ved resolution A.849(20) af 27. november 1997 i dens ajourførte udgave. Ændringen skyldes en opdatering af IMO-koden.
- I artikel 3, nr. 2, indsættes en definition for IMO-retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker. Det fremgår, at det skal forstås som retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution A.1075(28) vedtaget af IMO-forsamlingen den 4. december 2013, i deres ajourførte udgave.
- I artikel 3, nr. 3, fremgår det, at en række udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker.
 - a) Begrebet »ulykke til søs« er uændret og der henvises til bemærkningerne til lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, jf. Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 7 og 8.
 - b) Begrebet »meget alvorlig ulykke til søs« er uændret og der henvises til bemærkningerne til lov om

sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, jf. Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 8.

- c) Begrebet »hændelse til søs« er uændret og der henvises til bemærkningerne til lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, jf. Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 8.
 - d) Begrebet »søfartssikkerhedsundersøgelse« betyder en undersøgelse af en søulykke eller hændelse til søs med det formål at forebygge fremtidige hændelser. Undersøgelsen omfatter indsamling og analyse af bevismateriale, identifikation af årsagsfaktorer samt afgivelse af sikkerhedsanbefalinger.
 - e) Begrebet »søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed« betyder statslig myndighed med ansvar for at gennemføre undersøgelser i overensstemmelse med disse regler.
 - f) Begrebet »søfartssikkerhedsundersøgelsesstat« betyder flagstaten eller den/de stat(er), der efter aftale påtager sig ansvaret for undersøgelsen.
 - g) Begrebet »stat med en væsentlig interesse i sagen« er uændret og der henvises til bemærkningerne til lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, jf. Folketingstidende 2010-11, tillæg A, L 147 som fremsat, side 8.
 - h) Begrebet »alvorlig kvæstelse« betyder en skade, der medfører uarbejdsdygtighed i mere end 72 timer inden for syv dage efter skadens indtræden.
- Udtrykket »alvorlig ulykke«, som tidligere angivet i direktivets artikel 3, nr. 3, benyttes ikke længere og definitionen heraf ophæves.
 - Begrebet »ro-ro-færge« ændres til »ro-ro-passagerskib«. For definitionen heraf henvises til artikel 2, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110. Begrebet er uændret og forstås som et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer.
 - Begrebet »højhastighedspassagerfartøj« defineres i artikel 2, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110. Begrebet er uændret og forstås som et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer.
 - »udstyr til registrering af rejsedata« (voyage data recorder) (»VDR«) skal forstås som »udstyr til registrering af rejsedata« som defineret i punkt 4.1 i bilaget til IMO-resolution MSC.333(90) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen den 22. maj 2012, i dens

ajourførte udgave, og suppleret med de relevante IMO-ydeevnestandarder, der var gældende på datoen for installationen af den pågældende VDR, og uden at dette berører EU-retten.

- »forenklet udstyr til registrering af rejsedata« (simplified voyage data recorder (»S-VDR«)) skal forstås som »forenklet udstyr til registrering af rejsedata« som defineret i punkt 4.1 i bilaget til IMO-resolution MSC. 163(78) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søn den 17. maj 2004, i dens ajourførte udgave, og suppleret med de relevante IMO-ydeevnestandarder, der var gældende på datoen for installationen af den pågældende S-VDR, og uden at dette berører EU-retten.
- »et fiskerfartøjs længde« skal forstås som »et fiskerfartøjs længde« i den i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1130 (**) anvendte betydning.
- »dødbringende kvæstelse« skal forstås som en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og som medfører døden inden for 30 dage fra datoen for ulykken, hvis de relaterede oplysninger er tilgængelige.

Der foretages endvidere mindre sproglige justeringer, som ikke har materiel betydning.

Til nr. 6

Begrebet »alvorlig ulykke» udgår af direktivet. Det er nærmere beskrevet i lovforslagets almindelige bemærkning, pkt. 3.6.3 og i de specielle bemærkninger til § 4, nr. 4. Der henvises hertil.

Det foreslås derfor, at »alvorlige og« udgår i § 3, *stk. 4, 1. pkt.*, der bliver *stk. 3, 2. pkt.*

Til nr. 7 og 8

Det fremgår af § 5, stk. 2, nr. 1-3, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, at havarikommissionen og dens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen, ikke må stille følgende oplysninger til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet:

- 1) Alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser, som er modtaget som led i undersøgelserne, og noter, der er taget i forbindelse med modtagelsen af de nævnte forklaringer m.v.,

UDKAST

- 2) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i undersøgelserne, og
- 3) oplysninger vedrørende personer, som har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.

Med ændringsdirektivet affattes direktivets artikel 9, nr. 1, på ny og der indsættes yderligere 5 punkter, der angiver hvilke dokumenter og oplysninger, der ikke kan videregives til andre formål og som kun må benyttes som led i havarikommissionens undersøgelsesarbejde.

Det foreslås at ændre § 5, *stk.* 2, hvorefter der indsættes en række yderligere punkter i oplistningen over dokumenter og oplysninger, som ikke må udleveres og stilles til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet.

Formålet med bestemmelsen er bl.a. at implementere de seneste direktivændringer og således sikre, at havarikommissionen får alle relevante oplysninger til brug for deres undersøgelse af en ulykke til søs.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der indsættes yderligere 5 punkter i lovens § 5, *stk.* 2. Det betyder, at følgende materiale og oplysninger heller ikke kan stilles til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet:

- materiale, der efterfølgende udarbejdes som led i undersøgelsen, såsom notater, udkast og udtalelser fra havarikommissionens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysninger
- oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgelsesmedarbejdere fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres sikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom
- udkast til midlertidige, kortfattede eller endelige rapporter
- al kommunikation mellem personer, som var involveret i skibsdriften
- skriftlige eller elektroniske optagelser og transskriptioner af optagelser fra skibstrafiktjenester, herunder rapporter og resultater, der er udarbejdet til intern brug

Det foreslås endvidere at indsætte et nyt *stk.* 3 i § 5, hvorefter registreringer fra VDR-udstyr indsamlet som led i undersøgelsen ikke må stilles til

rådighed for eller anvendes til andre formål end undersøgelsen eller skibssikkerhed, medmindre sådanne registreringer er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at VDR-registreringer også kan videregives til brug for havarikommissionens undersøgelsesarbejde uden frygt for at det stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål. En videregivelse vil således kun være mulig, hvis registreringerne anonymiseres og videregives under sikre procedurer.

En videregivelse af data under anvendelse af sikre procedurer vil betyde, at data videregives til andre på en sådan måde, at det ikke kan eller der er risiko for, at det kan komme til uvedkommendes kendskab. Hvis det f.eks. videregives digitalt, så skal det ske i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler.

VDR-udstyr skal i denne forbindelse både forstås som VDR og S-VDR.

Til nr. 9

Det fremgår af § 8 i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, at skibets reder, fører og maskinchef og enhver, der handler på disses vegne, skal sikre, at alle oplysninger, som kan anses som relevante for undersøgelsesarbejdet, stilles til rådighed for havarikommissionen, herunder at oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort-bokse og andre elektroniske anordninger for perioden før, under og efter en ulykke sikres, og at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr. Andre, der er berørt af en ulykke eller hændelse til søs, og som er i besiddelse af oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort-bokse eller andre elektroniske anordninger, som er relevante for undersøgelsesarbejdet, skal ligeledes stille disse til rådighed for kommissionen og sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr.

Direktivets artikel 13, litra a, affattes på ny. Ændringen medfører alene, at »VDR-sort-bokse« ændres til »VDR eller S-VDR«.

Det foreslås derfor i lovens § 8 at ændre »VDR-sort-bokse« til: »VDR-udstyr«.

UDKAST

Den foreslåede ændring vil medføre, at oplysninger fra VDR-udstyr om bord på skibet skal stilles til rådighed for havarikommissionens undersøgelsesarbejde. VDR-udstyr vil i denne forbindelse både skulle forstås som VDR og S-VDR, som det ændres til i direktivet.

Til § 5

Med lovforslagets § 3, nr. 4, foreslås mindre ændringer i § 503 i søloven, således som bestemmelsen blev affattet ved § 1, nr. 40, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Da denne affattelse af § 503 endnu ikke er sat i kraft, er bestemmelsen foreslået nyaffattet.

Som følge heraf foreslås den bestemmelse, som blev indført ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, ophævet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 3, nr. 4, og bemærkningerne hertil, og pkt. 2.5.1. og 2.5.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 6

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. marts 2027 med de undtagelser, der følger af *stk. 2*.

Det forslås i *stk. 2*, at erhvervs- og konkurrencekræftsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 3, nr. 4, og § 5.

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger erhvervs- og konkurrencekræftsministeren til at sætte reglerne i kraft i Danmark. Bemyndigelsen til erhvervs- og konkurrencekræftsministeren til at sætte regler i kraft gør det muligt at sætte reglerne i lovforslagets § 3, nr. 4, og § 5 i kraft samtidig med 2010 HNS-konventionens internationale ikrafttræden.

Ændringen af sølovens § 223 som foreslået i lovforslagets § 3, nr. 2, vedrørende HNS-modtagerbegrebet træder dog i kraft den 1. marts 2027, jf. det foreslåede *stk. 1*. Det skyldes, at Danmark siden sin ratifikation af 2010 HNS-konventionen årligt skal give oplysninger om importeret HNS-mængde, da dette så indgår i beregningerne over, hvorvidt der blandt de ratificerende lande kan opnås den mængde HNS-import – 40 mio. tons – der skal til for at sætte konventionen i kraft internationalt. Herudover sikres det, at HNS-fonden, hvis der kort tid efter, at konventionen er trådt i kraft, opstår et uheld, hvor fonden skal træde til med betalinger, har mulighed for at opkræve de nødvendige midler fra de danske bidragspligtige HNS-modtagere til at påbegynde udbetaling af erstatning.

UDKAST

Til § 7

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Søsikkerhed og søretsområdet er et færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Det foreslås derfor samtidig, at loven helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 26. juni 2025, foretages følgende ændringer:
§ X. ...	1. § X affattes således: »§ X. ...«.
	2.
	§ 2 I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som ændret ved § 3 i lov nr. 243 af 7. marts 2023, § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, § 8 i lov nr. 1669 af 30. december 2024 og § 1 i lov nr. 199 af 25. februar 2025, foretages følgende ændringer:
§ X. ...	1.
§ 14. --- <i>Stk. 2-4. ---</i> <i>Stk. 5.</i> Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet kan afgørelsen om tilbageholdelse anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der efter anmodning fra Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes	2. I § 14, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »skibets afgang«: »eller dets fortsatte sejlads, herunder ved at anmode om og modtage politiets bistand hertil«.

UDKAST

forholdsregler til at hindre skibets afgang.	
§ 28. Med bøde eller fængsel i indtil 1 år straffes den, som 1) overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, 2) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven eller 3) ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven, herunder påbud eller forbud udstedt i medfør af § 4, stk. 5.	3. § 28 affattes således: »§ 28. Med bøde eller fængsel i indtil 1 år straffes den, der 1) overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, 2) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven eller 3) ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven, herunder påbud eller forbud udstedt i medfør af § 4, stk. 5.«
§ 29, stk. 1, 1. pkt. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.	4. § 29, stk. 1, 1. pkt. affattes således: »§ 29, stk. 1, 1. pkt. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.«
	5.
	§ 3 I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 776 af 18. juni 2025, som ændret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, og § 3 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

UDKAST

§ 170, stk. 2. Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, må ikke gå i fart, medmindre der er tegnet forsikring i overensstemmelse med § 168. Tilsvarende krav om forsikring gælder i en situation omfattet af § 166, stk. 6.	1. § 170, stk. 2, affattes således: »§ 170, stk. 2. Et dansk skib, som har en brutto-tonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, må ikke gå i fart, medmindre der er tegnet forsikring i overensstemmelse med § 168. Tilsvarende krav om forsikring gælder i en situation omfattet af § 170 a.«
§ 223. ---	
<i>Stk. 2.</i> Som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtigt gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet over for HNS-fonden.	2. § 223, stk. 2, 2. pkt., ophæves.
<i>Stk. 3-6. ---</i>	
	3. Efter § 502 indsættes: »§ 503. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 211 eller 228, eller om erstatning eller refusion fra HNS-fonden forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne. Forældelsesfristen vedrørende krav mod HNS-fonden afbrydes tillige ved

UDKAST

	retsskridt i medfør af § 225, stk. 6. <i>Stk. 2.</i> Krav kan ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 10 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den sidste af disse hændelser.«
	§ 4 I lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, som ændret ved § 2 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:
1) Loven indeholder bestemmelser, der 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, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 114-127.	1. Fodnoten til lovens titel affattes således: »1) Loven indeholder bestemmelser, der 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 2002/59/EF, EU-Tidende 2009, L 131, side 114, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af

UDKAST

	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011, EU-Tidende 2024, L af 6. december 2024.«
§ 2. Havarikommissionen undersøger meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser, jf. dog stk. 2. <i>Stk. 2.</i> Havarikommissionen kan beslutte ikke at foretage undersøgelser af meget alvorlige ulykker på fiskerskibe med en længde på under 15 m.	2. § 2 affattes således: »<i>Stk. 2.</i> Hvis der er tale om et fiskeskib med en længde på under 15 meter, kan havarikommissionen beslutte ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke. Havarikommissionen skal straks eller senest inden for to måneder efter en meget alvorlig ulykke til søs på et fiskeskib, som nævnt i 1. pkt., foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en undersøgelse.«
§ 2. ... <i>Stk. 2. ...</i>	3. I § 2 indsættes som <i>stk. 3</i>: »<i>Stk. 3.</i> Hvis havarikommissionen beslutter ikke at foretage en undersøgelse af en meget alvorlig ulykke på et fiskeskib under 15 meter, skal beslutningen herom begrundes.«
§ 3. ... <i>Stk. 2.</i> Hvis havarikommissionen beslutter ikke at foretage en undersøgelse af en alvorlig ulykke til søs, skal beslutningen herom begrundes.	4. § 3, stk. 2, ophæves. Stk. 3-4 bliver herefter stk. 2-3.

UDKAST

§ 3. ... Stk. 2. ... Stk. 3. ... Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan under hensyntagen til relevante internationale vedtagelser fastsætte nærmere regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, og hvornår sådanne skal anses som alvorlige og meget alvorlige.	5. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 3, indsættes før 1. pkt. som nyt punktum: »I loven benyttes de definitioner, som er vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.«
§ 3. ... Stk. 2. ... Stk. 3. ... Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan under hensyntagen til relevante internationale vedtagelser fastsætte nærmere regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, og hvornår sådanne skal anses som alvorlige og meget alvorlige.	6. I § 3, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 2. pkt. udgår »alvorlige og«.
§ 5. ... Stk. 2. Havarikommissionen og dens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen, må ikke stille følgende oplysninger til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet: 1) Alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser, som er modtaget som led i undersøgelserne, og noter,	7. I § 5, stk. 2, indsættes efter nummer 3 som nye numre: »4) materiale, der efterfølgende udarbejdes som led i undersøgelsen, såsom notater, udkast og udtalelser fra havarikommissionens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysninger

UDKAST

der er taget i forbindelse med modtagelsen af de nævnte forklaringer m.v., 2) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i undersøgelserne, og 3) oplysninger vedrørende personer, som har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.	5) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgelsesmedarbejdere fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres sikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom 6) udkast til midlertidige, kortfattede eller endelige rapporter 7) al kommunikation mellem personer, som var involveret i skibsdriften 8) skriftlige eller elektroniske optagelser og transskriptioner af optagelser fra skibstrafiktjenester, herunder rapporter og resultater, der er udarbejdet til intern brug.«
§ 5. ... <i>Stk. 2. ...</i>	8. I § 5 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke: »Stk. 3. Registreringer fra VDR-udstyr indsamlet som led i undersøgelsen må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end undersøgelsen eller skibssikkerhed, medmindre sådanne registreringer er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.« Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.
§ 8. Skibets reder, fører og maskinchef og enhver, der handler på disses vegne, skal sikre, at alle oplysninger, som	9. I § 8 ændres »VDR-sortboks« til: »VDR-udstyr«.

UDKAST

kan anses som relevante for undersøgelsesarbejdet, stilles til rådighed for havarikommissionen, herunder at oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort-bokse og andre elektroniske anordninger for perioden før, under og efter en ulykke sikres, og at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr. Andre, der er berørt af en ulykke eller hændelse til søs, og som er i besiddelse af oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort-bokse eller andre elektroniske anordninger, som er relevante for undersøgelsesarbejdet, skal ligeledes stille disse til rådighed for kommissionen og sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr.	
--	--