

Udskriftsdato: søndag den 11. januar 2026

2023/1 LSF 58 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love (Ændring af bødestørrelser for søulykker, digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker samt mulighed for ikraftsættelse af alle dele af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. for Grønland)

Ministerium: Erhvervsministeriet

Journalnummer: Erhvervsmin.,
Søfartsstyrelsen, j.nr. 2023109039

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

(Ændring af bødestørrelser for søulykker, digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker samt mulighed for ikraftsættelse af alle dele af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. for Grønland)

§ 1

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, foretages følgende ændringer:

1 I § 20 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Søfartsstyrelsen har terminaladgang til oplysninger om arbejdsulykker på danske skibe i Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets system til anmeldelse af arbejdsulykker og erhvervssygdomme.«

2. § 28 affattes således:

»§ 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. § 29, *stk. 1, 1. pkt.*, affattes således:

»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.«

4. § 29, *stk. 2, 1. pkt.*, affattes således:

»Den skibsfører eller styrmand, som på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.«

5. I § 32 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Overtræder et rederi, et sikkerhedsansvarligt selskab eller en arbejdsgiver §§ 28 eller 29, stk. 1 og 2, skal der ved straffens udmåling lægges vægt på virksomhedens størrelse.
Stk. 6-12 bliver herefter stk. 7-13.«

§ 2

I lov om ændring af sømandsloven, lov om skibes besætning og lov om beskyttelse af havmiljøet (Ændringer som følge af lov om sikkerhed til søs, fravigelse af krav om indfødsret, koordinationsudvalg for skibsrelaterede miljøspørgsmål), jf. lov nr. 902 af 16. december 1998, foretages følgende ændring:

1. § 5 affattes således:

»§ 5. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

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

Stk. 3. Lovens § 3 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de henholdsvis færøske og grønlandske forhold tilsiger.«

§ 3

I lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs (Afskaffelse af tilskud til lægeundersøgelse og tilbageholdelse af skibe til sikring af bødekrav), jf. lov nr. 511 af 17. juni 2008, foretages følgende ændring:

1. § 4 affattes således:

»§ 4. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 4

I lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmændskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.), jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 9, *stk. 3*, ændres »§§ 1, 3, 4 og 5« til: »§§ 1-5«.

§ 5

I lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.), jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændring:

1. § 6, *stk. 3*, affattes således:

»§§ 1, 2, 3 og 4, nr. 3, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 6

I lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold (Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlad i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker), jf. lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 6, *stk. 2*, ændres »§§ 1-3« til: »§§ 1-4«.

§ 7

I lov om ansættelsesbeviser og visse arbejdsvilkår, jf. lov nr. 501 af 16. maj 2023, foretages følgende ændring:

1. § 17 affattes således:

»§ 17. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog *stk. 2*.

Stk. 2. Lovens § 20 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 8

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2024, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 5, træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 3. Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1, nr. 1. Ministeren kan fastsætte, at de ændringer der følger af § 1, nr. 1 kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 9

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

Stk. 2. § 1 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Forhøjelse af bødestørrelser
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.2. Digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker på danske skibe til Søfartsstyrelsen
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.3. Ansættelsesretlige regler for søfarende på grønlandske skibe
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bringe bødestørrelserne for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen samt at digitalisere de anmeldelser, som Søfartsstyrelsen modtager om arbejdsulykker om bord på danske skibe og sikre, at de kan anmeldes digitalt i Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets anmeldelsessystem.

Formålet med lovforslagets ændringer til love, som ændrer lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (tidligere sømandsloven) er desuden at tilvejebringe hjemmel til, at ansættelsesretlige regler for søfarende og fiskere kan sættes i kraft for Grønland.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1 Forhøjelse af bødestørrelser

2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af § 28 i lovebekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022 om sikkerhed til søs, at den som overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, tilsidesætter 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 eller arbejdsgiveren.

Det fremgår af § 29, stk. 1, 1. pkt. i lovebekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022 om sikkerhed til søs, at 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.

I stk. 2, 1. pkt. i samme bestemmelse fremgår det, 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.

I praksis er sanktionen for overtrædelse af søsikkerhedslovgivningen bøde. Det er forudsat i bemærkningerne til lov nr. 493 af 12. maj 2010, jf. Folketingstidende 2009-10, tillæg A, L 100, som fremsat, side 41 og lov nr. 724 af 25. juni 2014, jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg B, L 176, som fremsat, side 12, hvilket bødetakster der bør tages udgangspunkt i:

	Rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren	Skibsføreren/navigatøren/lønmodtageren¹⁾
Formelle overtrædelser	10.000 kr.	1.000 kr.
Almindelige overtrædelser	20.000 kr. Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død. + 10.000 kr. , hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor. + 5.000 kr. for <u>hver</u> skærpende omstændighed, dvs. for hvert forhold knyttet til overtrædelsen, der har indebåret potentiel fare eller personskade.	Skibsfører eller anden officer: 5.000 kr. Menige: 1.000 kr. Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.

Grove overtrædelser Grove overtrædelser kan f.eks. være bevidst negligering af forhold, der indebærer åbenlys fare. Endvidere kan det tillægges betydning, om flere personer er udsat for fare.	40.000 kr. (Ved særligt grove overtrædelser bør bøden dog være på mindst 75.000 kr.) Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død. + 5.000 kr. for <u>hver</u> skærpende omstændighed, dvs. for hvert forhold knyttet til overtrædelsen, der har indebåret potentiel fare eller personskade. + 10.000 kr., hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor.	10.000 kr. Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.
Forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab.	40.000 kr. (Ved særligt grove overtrædelser bør bøden dog være på mindst 75.000 kr.) Bøden fordobles, 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 <u>ikke</u> er begået som led i erhvervs-mæssig virksomhed, anvendes bødetaksten for almindelige overtrædelser, jf. LSF 176, fremsat 2. april 2014, afsnit 2.2.2.)	10.000 kr. Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.

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

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 straffniveau 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 skal ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

Begrebet ”alvorlig personskade” kan omfatte f.eks. amputationer, knoglebrud eller sårskader. Skader som forstuvninger samt brud på fingre og tær 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”.

2.1.2. 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).

Strafniveauet efter lov om sikkerhed til søs er forhøjet ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab, hvor bødeniveauet generelt for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen blev forhøjet. Bødeniveauet blev senere justeret ved lov nr. 725 af 25. juni 2014 om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold, hvor der blev foretaget en mindre justering af straffebestemmelsen i lov om sikkerhed til søs § 29, som omhandler forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab mv. Samtidig med justeringen gennemførtes en skærpelse af strafniveauet for forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab mv. ved de tilfælde, hvor der var tale om grove fejl og forsømmelser.

Til sammenligning er strafniveauet for overtrædelse af lov om arbejdsmiljø, der hører under Beskæftigelsesministeriets ressortområde, ændret flere gange. Loven er ændret ved lov nr. 597 af 14. juni 2011 om ændring af lov om arbejdsmiljø, hvorefter virksomhedsstørrelse skulle tillægges vægt ved straffens udmåling over for arbejdsgivere. Loven er tillige ændret ved lov nr. 1869 af 29. december 2015 om ændring af lov om arbejdsmiljø, hvor en ændring af straffebestemmelserne forudsatte en yderligere forhøjelse af bødeniveauet, hvis der ved overtrædelsen foreligger skærpende eller særligt skærpende omstændigheder. Endvidere blev området for særligt skærpende omstændigheder udvidet til også at angå dels at flere personer har været udsat for skade på liv eller helbred eller fare herfor, dels at den fysiske eller juridiske person inden for 4 år tidligere er blevet straffet for en grov overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen. Endelig blev straffebestemmelserne ændret, så det er den samlede forhøjede bøde, der skal differentieres efter virksomhedens størrelse. Senest er der sket ændringer ved lov nr. 1554 af 27. december 2019 om ændring af lov om arbejdsmiljø og lov om arbejdsskadesikring, hvor der er indført skærpede bøder for materielle overtrædelser, herunder ved en forhøjelse af bøden samt ved yderligere forhøjelse af bøden ved overtrædelser, som medfører ulykke med alvorlige personskader, eller døden til følge. Bøderne blev ligeledes skærpet for gentagne grove overtrædelser.

Da bødestørrelserne fremgår af bemærkningerne til lov om sikkerhed til søs, nyaffattes bestemmelserne for at foretage en justering af bødestørrelserne. Endvidere indføres en ny bestemmelse i § 32, stk. 6, hvorefter virksomhedsstørrelse tillægges vægt ved straffens udmåling over for rederiet, det sikkerhedsansvarlige selskab eller arbejdsgiveren ved overtrædelse af §§ 28 eller 29, stk. 1 og 2.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at nyaffatte bestemmelserne i §§ 28 og 29, stk. 1, 1. pkt. og stk. 2, 1. pkt. med tilnærmelses-

vis samme ordlyd, og ændre ”der” til ”som” alene med henblik på at kunne ændre i bemærkningerne til bestemmelserne.

Nyaffattelsen af bestemmelserne har til hensigt at muliggøre, at bemærkningerne til bestemmelserne kan justeres med henblik på at bødeniveaet kan forhøjes, når bestemmelserne skal fortolkes.

Som beskrevet ovenfor under afsnit 2.1.2 forekommer der andre og højere strafferammer for overtrædelser af arbejdsmiljøloven end for overtrædelser af søsikkerhedsloven. Forslaget har til formål at bødeniveauet for overtrædelser til søs skærpes så bødeniveauet i højere grad svarer til bødeniveauet til lands, herunder bødeniveauet for overtrædelser af lov om arbejdsmiljø på Beskæftigelsesministeriets ressortområde.

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 spiritussejls – skal bedømmes lige så strengt som overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

For at skabe grundlaget for et tilsvarende bødeniveau for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen foreslås det endvidere, at indsætte en ny bestemmelse i § 32, stk. 6, som muliggør at tillægge virksomhedsstørrelse vægt ved straffens udmåling over for rederiet, det sikkerhedsansvarlige selskab eller arbejdsgiveren ved overtrædelse af §§ 28 eller 29, stk. 1 og 2.

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/lønmodtageren
Formelle overtrædelser	10.000 kr.	1.000 kr.

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 overtrædelsen 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 overtrædelsen 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 overtrædelsen 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 overtrædelsen 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 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 erhvervs-	10.000 kr. Bøden forhøjes med et tillæg på 2 x 10.000 kr., hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.

mæssig virksomhed, anvendes bødetaksten for almindelige overtrædelser, jf. LSF 176, fremsat 2. april 2014, afsnit 2.2.2.)

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- 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.

2.2. Digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker på danske skibe til Søfartsstyrelsen

2.2.1. Gældende ret

Det følger af § 20, stk. 5, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, at erhvervsministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervssygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning. Kravet om anmeldelse af arbejdsulykker til Søfartsstyrelsen er reguleret i bekendtgørelse nr. 1246 af 11. december 2009 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe.

Det følger af bekendtgørelsens kapitel 10, regel 1, punkt 1, at føreren af ethvert skib, bortset fra fritidsfartøjer uden forhyret besætning, skal anmelde arbejdsulykker og forgiftningstilfælde, der er sket om bord i skibet, såfremt ulykken eller forgiftningen har medført uarbejdsdygtighed i 1 dag eller mere ud over tilskadekomstdagen, eller at tilskadekomne ikke har kunnet varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

Anmeldelsen kan efter kapitel 10, regel 2, punkt 1, ske i elektronisk form eller i papirform på særlige blanketter. Det følger af punkt 3 i samme regel, at anmeldelsesblanketten sendes til Søfartsstyrelsen på den adresse, som er anført blanketten.

Søfartsstyrelsen modtager derfor anmeldelsesblanketter om arbejdsulykker enten pr. e-mail eller med posten. Søfartsstyrelsen indtaster herefter oplysningerne manuelt i Søfartsstyrelsens system MARTHA 1.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Søfartsstyrelsen modtager anmeldelser om arbejdsulykker på fysiske blanketter. Blanketterne modtages enten pr. e-mail eller pr. post. Når Søfartsstyrelsen har modtaget en anmeldelsesblanket, skal oplysningerne indtastes i MARTHA 1, og Søfartsstyrelsen scanner herefter eventuelle fysiske blanketter og opbevarer herefter alle anmeldelsesblanketter elektronisk i Søfartsstyrelsens journaliseringssystem.

Arbejdsulykker på danske skibe skal i henhold til § 31 i lov om arbejdsskadesikring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1186 af 19. august 2022, også anmeldes til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring på lige fod med arbejdsskader, der sker på landjorden. Arbejdsgiveren til personer, der arbejder på danske skibe har derfor efter lov om arbejdsskadesikring pligt til at anmelde arbejdsulykker til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.

Arbejdsulykker anmeldes til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring via et elektronisk anmeldelsessystem kaldet "EASY". Systemet er Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets fælles anmeldelsessystem og blev organisatorisk placeret i Arbejdsmarkedets Erhvervssikring i forbindelse med, at Arbejdsskadestyrelsens opgaver blev flyttet til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring 1. juli 2016.

Efter reglerne skal arbejdsulykker på danske skibe derfor anmeldes to forskellige steder, og anmeldelsesprocessen er forskellig afhængig af, om der er tale om anmeldelse til Søfartsstyrelsen eller til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring, da anmeldelsen til Søfartsstyrelsen sker via en blanket, mens anmeldelsen til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring sker elektronisk via et system.

Det vil være mest hensigtsmæssigt, at arbejdsgiveren fremadrettet kun skal foretage anmeldelse et sted, hvorfor det foreslås, at anmeldelser af arbejdsulykker til Søfartsstyrelsen kobles på Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets fælles elektroniske anmeldelsessystem. Det er teknisk muligt at koble Søfartsstyrelsen på systemet, men da systemet administreres af Arbejdsmarkedets Erhvervssikring og Arbejdstilsynet, skal Søfartsstyrelsen have en terminaladgang, der er hjemlet ved lov, til visse dele af systemet, som indeholder oplysninger om relevante anmeldelser indgivet til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.

2.2.3. Den foreslåede ordning

For at arbejdsskader der anmeldes til Søfartsstyrelsen, kan kobles på Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets fælles elektroniske anmeldelsessystem, skal det sikres, at det ved lov præciseres, at Søfartsstyrelsen kan få terminaladgang til dele af systemet.

Den foreslåede ændring i lov om sikkerhed til søs om terminaladgang vil give Søfartsstyrelsen terminaladgang til dele af det elektroniske anmeldelsessystem "EASY".

I forbindelse med den tekniske tilkobling til systemet vil Søfartsstyrelsen i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne gives terminaladgang til de anmeldelser vedrørende ulykker inden for søfarten for så vidt angår arbejde om bord på skibe eller pram, som er indgivet til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring i medfør af § 31 i lov om arbejdsskadesikring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1186 af 19. august 2022. Med terminaladgangen vil Søfartsstyrelsen få mulighed for at inddrage disse oplysninger i styrelsens opgavevaretagelse gennem en fleksibel og effektiv behandling af oplysningerne til forebyggelses- og analyseformål og statistiske formål, både i arbejdsmiljøfaglig sammenhæng og i arbejdsskadessammenhæng, med henblik på Søfartsstyrelsens overordnede tilsynsplanlægning.

Ændringen vil sikre, at Søfartsstyrelsen faktisk bliver opmærksom på alle ulykker inden for Søfartsstyrelsens område, hvilket vil give et bedre databaseret grundlag for Søfartsstyrelsens tilsynsplanlægning.

Når Søfartsstyrelsen får terminaladgang og den tekniske løsning er udviklet, så vil reglerne om anmeldelse til Søfartsstyrelsen af arbejdsulykker på danske skibe blive justeret i overensstemmelse hermed.

2.3. Ansættelsesretslige regler for søfarende på grønlandske skibe

2.3.1. Gældende ret

Sømandsloven blev udstedt på ny i 1973 ved lov nr. 420 af 13. juni 1973. I den forbindelse blev § 77 indsat i loven. Det fremgår af denne bestemmelse, at loven ved en kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Ved en lovændring i 2010 blev lovens titel ændret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Loven er siden 1973 ændret 30 gange, hvoraf 24 af ændringslovene kan sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning. Seks af ændringslovene kan ikke sættes i kraft for Grønland, herunder ændringen fra 2010, som ændrer lovens titel og implementerer den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), samt ændringen fra 2011, som implementerer ILO's konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Det skyldes, at der er taget forbehold for

Grønland i forbindelse med Danmarks tiltrædelse af konventionen om søfarendes ansættelsesforhold og konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren.

Det bemærkes, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. ikke er sat i kraft for Grønland og ikke i sin helhed kan sættes i kraft for Grønland.

2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. er ikke sat i kraft for Grønland. Det skyldes, at kompetencen til at fastsætte bestemmelser om løn- og ansættelsesforhold på det private arbejdsmarked i Grønland blev hjemtaget i 1985. Det har hidtil været rigsmyndighedernes opfattelse, at hjemtagelsen også vedrører det ansættelsesretlige forhold for søfarende og fiskere.

Det har ikke været muligt at identificere hjemtagelsessagen fra 1985, hvorfor det ikke har været muligt at konstatere, hvorvidt det ansættelsesretlige område inden for søfarten faktisk blev hjemtaget i 1985 sammen med det ansættelsesretlige område på landjorden. Grønland har fremsat ønske om, at det ansættelsesretlige område på søfartsområdet ikke betragtes som værende hjemtaget.

Det vurderes på den baggrund nødvendigt, at der skabes den fornødne hjemmel til, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i sin helhed skal kunne sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning, med de ændringer som de grønlandske forhold tilsiger.

2.3.3. Den foreslåede ordning

For at kunne sætte lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i kraft for Grønland ved en kongelig anordning, foreslås det, at der indsættes hjemmel hertil i de seks ændringslove, som ikke indeholder anordningshjemmel.

De foreslåede ændringer vil således give mulighed for at sætte lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i kraft for Grønland i sin helhed med de ændringer som de grønlandske forhold tilsiger.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil for den del, der vedrører anordningshjemler have implementeringsomkostninger for staten på 4,1 mio. kr., som navnlig vedrører skibsinspektion i Grønland. Der vil blive taget stilling til finansieringen heraf i forbindelse med FFL 24.

Det vurderes, at lovforslaget har implementeringskonsekvenser for staten. Det skyldes, at lovforslaget vil medføre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i sin helhed kan sættes i kraft for Grønland, herunder regler, der implementerer den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), samt regler, der implementerer ILO's konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Særligt disse regler vil få konsekvenser for Søfartsstyrelsen, da der på baggrund af reglerne skal udføres syn på skibe og udstedes certifikater for skibe med hjemsted i Grønland. Det har Søfartsstyrelsen ikke tidligere gjort.

Lovforslaget forventes for den del, der vedrører digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker på danske skibe at have beskedne implementeringsomkostninger og vedligeholdelsesomkostninger for staten, som kan finansieres af Søfartsstyrelsens eksisterende bevilling. Anmeldelser af arbejdsulykker på danske skibe, som skal anmeldes til Søfartsstyrelsen skal derefter anmeldes via det digitale anmeldelsessystem ”EASY”.

Det vurderes dog, at lovforslaget for den del ikke har negative implementeringskonsekvenser for sta-

ten. Derimod vil det have positive implementeringskonsekvenser, fordi Søfartsstyrelsen ikke længere manuelt skal indtaste oplysninger om arbejdsulykker i Søfartsstyrelsens system MARTHA 1.

Forslaget iagttager principperne om digitaliseringsklar lovgivning på en række områder. Ved at give Søfartsstyrelsen adgang til EASY understøttes princippet om sammenhæng på tværs. Samtidig bliver indberetningsprocessen forenklet og fuldt ud digitaliseret, så der fremover ikke anvendes fysiske blanketter. Terminaladgangen muliggør endvidere, at Søfartsstyrelsen får direkte adgang til de indberettede oplysninger uden at der opstår risiko for menneskelige fejl under indtastningen i Søfartsstyrelsens egne fagsystemer. Ved at anvende et indberetningssystem, der er forankret i virk.dk, bevirker forslaget samtidig, at datahåndteringen sker på en tryk og sikker måde via eksisterende offentlig infrastruktur.

Lovforslaget har hverken økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regioner og kommuner.

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

Lovforslagets del om bødestørrelser har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslagets del om digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker på danske skibe, herunder om Søfartsstyrelsens terminaladgang til det digitale anmeldelsessystem har ikke økonomiske og administrative byrder for erhvervslivet. Arbejdsulykker på danske skibe skal allerede i henhold til reglerne i lov om arbejdsskadesikring anmeldes til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring via det digitale system. Det vil derfor blive en administrativ lettelse for erhvervet, at anmeldelse fremadrettet kun skal ske i et system, uanset om det er anmeldelse til Søfartsstyrelsen eller anmeldelse til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.

Lovforslagets del om ændringer til love, som ændrer i sømandsloven og i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. præciserer, at ansættelsesretlige regler for søfarende og fiskere ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland. Erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger foretages alene for danske virksomheder.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 4. juli til den 17. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdstilsynet, CO-Søfart, Danske Rederier, Fagligt Fælles Forbund - 3F Sømændene, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Færgesekretariatet, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening og Småøernes Færgeselskaber.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Lovforslaget vil have implementeringsomkostninger for staten på 4,1 mio. kr., som navnlig vedrører skibsinspektion i Grønland. Der vil blive taget stilling til finansieringen heraf i forbindelse med FFL 24. Lovforslaget vil for den del, der vedrører digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker på danske skibe have beskedne implementeringsomkostninger og vedligeholdelsesomkostninger for staten, som vedrører den tekniske opkobling til Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets digitale anmeldelsessystem. Anmeldelser af arbejdsulykker på danske skibe, som skal anmeldes til Søfartsstyrelsen skal derefter anmeldes via det digitale anmeldelsessystem "EASY". Det vurderes, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Det vurderes, at lovforslaget har implementeringskonsekvenser for staten. Det skyldes, at lovforslaget vil medføre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i sin helhed kan sættes i kraft for Grønland, herunder regler, der implementerer den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), samt regler, der implementerer ILO's konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Særligt disse regler vil få konsekvenser for Søfartsstyrelsen, fordi der på baggrund af reglerne skal ud-

		føres syn på og udstedes certifikater for skibe med hjemsted i Grønland. Det har Søfartsstyrelsen ikke tidligere gjort. Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser for regioner og kommuner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Arbejdsulykker på danske skibe skal allerede i henhold til reglerne i lov om arbejdsskadesikring anmeldes til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring via det digitale system. Det vil derfor blive en administrativ lettelse for erhvervet, at anmeldelse fremadrettet kun skal ske i et system, uanset om det er anmeldelse til Søfartsstyrelsen eller anmeldelse til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end mini-mumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X	Ja	Nej X
--	----	--------------	----	--------------

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter reglerne i kapitel 10 i bekendtgørelse nr. 1246 af 11. december 2009 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe, modtager Søfartsstyrelsen anmeldelse om arbejdsulykker om bord på danske skibe via en blanket, som sendes enten pr. e-mail eller med fysisk post til Søfartsstyrelsen.

Efter reglerne i lov om arbejdsskadesikring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1186 af 19. august 2022, modtager Arbejdsmarkedets Erhvervssikring også anmeldelser om arbejdsulykker på danske skibe via deres elektroniske anmeldelsessystem "EASY".

Det foreslås i § 20, stk. 6, at Søfartsstyrelsen får terminaladgang til oplysninger om arbejdsulykker på danske skibe i Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets system til anmeldelse af arbejdsulykker og erhvervssygdomme.

Den foreslåede ændring i lov om sikkerhed til søs om terminaladgang vil give Søfartsstyrelsen adgang til dele af det elektroniske anmeldelsessystem "EASY".

I forbindelse med den tekniske tilkobling til systemet vil Søfartsstyrelsen i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne gives terminaladgang til de anmeldelser vedrørende ulykker inden for søfarten for så vidt angår arbejde ombord på skibe eller pram, som er indgivet til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring i medfør af § 31 i lov om arbejdsskadesikring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1186 af 19. august 2022.

Med terminaladgangen vil Søfartsstyrelsen få mulighed for at inddrage disse oplysninger i styrelsens opgavevaretagelse gennem en fleksibel og effektiv behandling af oplysningerne til forebyggelses- og analyseformål og statistiske formål, både i arbejdsmiljøfaglig sammenhæng og i arbejdsskadesmæssig sammenhæng, med henblik på Søfartsstyrelsens overordnede tilsynsplanlægning.

Ændringen vil sikre, at Søfartsstyrelsen faktisk bliver opmærksom på alle ulykker inden for Søfartsstyrelsens område, hvilket vil give et bedre databaseret grundlag for Søfartsstyrelsens tilsynsplanlægning.

Søfartsstyrelsens terminaladgang vil indebære, at der behandles personoplysninger, hvis behandling er omfattet af reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse). Databeskyttelsesforordningen suppleres af databeskyttelsesloven.

Ved en terminaladgang forstås i en databeskyttelsesretlig sammenhæng en generel videregivelse af personoplysninger, hvor der i praksis ikke vil blive taget stilling til hver enkelt videregivelse.

Terminaladgangen vil indebære, at Søfartsstyrelsen behandler oplysninger om bl.a. arbejdsskadeanmeldelse, navn, personnummer, statsborgerskab, stillingsbetegnelse og helbredsoplysninger relateret til arbejdsulykker.

Det er vurderingen, at behandlingen af personoplysninger vil kunne ske inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter behandling af personoplysninger kan ske, når behandlingen er nødvendig.

I forhold til forbuddet mod behandlingen af følsomme personoplysninger indeholdt i forordningens artikel 9, stk. 1, er det vurderingen, at undtagelsen i artikel 9, stk. 2, litra g, jf. også databeskyttelseslovens § 7, stk. 4, 1. pkt., finder anvendelse for den omhandlede terminaladgang. Efter denne undtagelse kan behandling af følsomme personoplysninger finde sted, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til væsentlige samfundsinteresser på grundlag af EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret og står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges, respekterer det væsentligste indhold og sikrer passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende interesser og rettigheder.

Behandlingen af oplysninger om personnumre vil ske i medfør af databeskyttelseslovens § 11, stk. 1, hvorefter offentlige myndigheder kan behandle oplysninger herom med henblik på en entydig identifikation eller som journalnummer.

I forbindelse med etableringen af terminaladgangen vil der som følge af behandlingens art skulle tages behørigt hensyn til de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5. Ved etableringen af terminaladgangen vil det således være afgørende, at terminaladgangen i videst mulige omfang vil blive begrænset til de oplysninger, som er nødvendige under hensyn til behandlingsformålet. Adgangen vil bl.a. kunne begrænses ved, at det alene er arbejdsulykker, der har fundet sted inden for søfarten for så vidt angår arbejde ombord på skibe eller pramme, som der gives adgang til. Endvidere vil det efter omstændighederne kunne være relevant at begrænse den tidsmæssige udstrækning af terminaladgangen samt begrænse antallet af medarbejdere hos Søfartsstyrelsen, som tildeles en adgang til systemet.

Endelig vil Søfartsstyrelsen skulle iagttage databeskyttelsesforordningens artikel 13 og 14 om oplysningspligt i forbindelse med indsamling af personoplysninger.

Til nr. 2

Efter § 28 i lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022 om sikkerhed til søs kan den, som overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, tilsidesætter 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 § 28 nyaffattes, således at med bøde eller fængsel i indtil 1 år straffes den, som overtræder §§ 9-13 eller § 19, stk. 2, tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation, 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.

Den foreslåede nyaffattelse har til formål at give mulighed for at ændre i bemærkningerne til bestemmelsen. Nyaffattelsen af bestemmelsen sker således alene for, at bødeniveauet i bemærkningerne kan justeres.

Det foreslås, at bødeniveauet for materielle overtrædelser begået af rederiet, det sikkerhedsansvarlige selskab eller arbejdsgiveren forhøjes fra henholdsvis 20.000 kr. til 24.600 kr., og fra 40.000 til 44.600. Det vil være overtrædelsens grovhed, der forudsættes at være afgørende for om bøden skal være 24.600 kr. eller 44.600 kr.

Anvendelsesområdet for en bøde på 24.600 kr. forudsættes at omfatte de overtrædelser, hvor bøden i dag udgør 20.000 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 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 44.600 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 negligering af forhold, der indebærer åbenlys fare. Dette svarer til de overtrædelsestyper, hvor bøden i dag udgør 40.000 kr.

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/lønmodtageren
Formelle overtrædelser	10.000 kr.	1.000 kr.
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 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 erhvervs-mæssig 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.
--	--	---

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

Absolut kumulation gælder for overtrædelser af lov om arbejdsmiljø, der gælder under Beskæftigelsesministeriets ressortområde.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau 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.

Til nr. 3

Strafferammerne i lov om sikkerhed til søs går fra bøde til fængsel mellem 4 måneder og 2 år.

Loven omfatter ikke kun bestemmelser om sikker sejlads, men også bestemmelser om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om arbejdsmiljø til søs mv. Lovens regler om straf er i vidt omfang udformet i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens regler. Herudover pålægges rederen et særskilt ansvar, ligesom bestemmelserne i straffelovens kapitel 5 om virksomhedsansvar anvendes inden for lov om sikkerhed til søs' område – dvs. også i forbindelse med søulykker.

Overtrædelser af denne del af lov om sikkerhed til søs har et bredere sigte end blot navigatoriske fejl, idet bestemmelsen om forvoldelse af søulykker f.eks. også omfatter arbejdsulykker, der ikke har direkte sammenhæng med skibets navigation.

Strafferammen for den, der forvolder en søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, er bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, jf. lov om sikkerhed til søs § 29, stk. 1, 1. pkt., medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Bødeniveauet ved overtrædelse af lovens bestemmelsen

i § 29, stk. 1, vedrørende forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten er anvist til 20.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog 40.000 kr.) til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 5.000 kr. til skibsofficeren. Disse bøder fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.

Der blev i 2014 gennemført endnu en forhøjelse af bødeniveauet efter loven, jf. lov nr. 724 af 25. juni 2014 om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold (skærpet strafniveau ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker). Det er nærmere beskrevet i lovens forarbejder jf. lovforslaget L 176 fremsat den 2. april 2014 (FT 2013-14).

Denne lovændring medførte, at strafudmålingen for overtrædelser af § 29, stk. 1, vedrørende forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, som blev begået som led i erhvervsmæssig virksomhed, derefter skulle ske med udgangspunkt i det bødeniveau, som anvendes ved grove overtrædelser, hvilket som udgangspunkt vil medføre en fordobling af det almindelige bødeniveau for disse overtrædelser. Det betød, at udgangspunktet blev bøder på 40.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog mindst 75.000 kr.) til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Bøderne skulle herefter fortsat fordobles, hvis overtrædelser havde medført alvorlig personskade eller død, eller hvis andre forhold gav anledning til, at der anvendtes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år var kommet til skade eller havde været i fare herfor.

Det foreslås, at § 29, stk. 1, 1. pkt., nyaffattes med tilnærmelsesvis samme ordlyd, så der rent lovteknisk alene gives mulighed for at ændre i bemærkningerne. Nyaffattelsen sker således for, at bødeniveauet i bemærkningerne kan justeres, så der fremover ved udmåling af bøder skal anvendes det højere bødeniveau. For overtrædelse af bestemmelsen i § 29, stk. 1, 1. pkt., om forvoldelse af søulykke, skal som udgangspunkt anvendes et bødeniveau svarende til det, som anvendes ved de såkaldte almindelige overtrædelser. Ved overtrædelse af denne bestemmelse, som begås som led i erhvervsmæssig virksomhed, bør der tages udgangspunkt i det bødeniveau, som anvendes ved grove overtrædelser, hvilket som udgangspunkt vil medføre en forhøjelse af det almindelige bødeniveau for disse overtrædelser. Det betyder, at udgangspunktet vil være bøder på 44.600 kr. til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Bøderne forhøjes, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død, eller hvis andre forhold giver anledning til, at der anvendes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller har været i fare herfor. Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Det foreslås, at i tilfælde af skærpende omstændigheder forhøjes med 5.000 kr. til 10.000 kr. pr. skærpende omstændighed. En skærpende omstændighed forekommer f.eks. når forholdet har indebåret potentiel fare eller personskade.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Det foreslås, at bøden for særligt skærpende omstændigheder forhøjes med 10.000 kr. til 20.000 kr. pr. særligt skærpende omstændighed.

En særligt skærpende omstændighed er, når der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor eller når der for unge under 18 år er sket en ulykke med alvorlig personskade eller døden til følge. Området for særligt skærpende omstændigheder omfatter ligeledes de tilfælde, hvor der for flere

personer er sket skade på liv eller helbred eller opstået fare herfor. Skærpelsen vil kunne finde anvendelse, såfremt der er sket skade på liv eller helbred eller opstået fare herfor for to eller flere personer.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Der henvises i øvrigt til skemaet i de almindelige bemærkninger. 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.

Til nr. 4

Strafferammen for den skibsfører eller styrmand, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, er bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, jf. lov om sikkerhed til søs § 29, stk. 2, 1. pkt.

Bødeniveauet ved overtrædelse af lovens bestemmelser i § 29, stk. 2, 1. pkt., vedrørende grov eller gentagen navigation i strid med godt sømandskab er anvist til 20.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog 40.000 kr.) til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 5.000 kr. til skibsofficeren. Disse bøder fordobles, hvis overtrædelserne har medført alvorlig personskade eller død.

Der blev i 2014 gennemført endnu en forhøjelse af bødeniveauet efter loven, jf. lov nr. 724 af 25. juni 2014 om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold (skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker). Det er nærmere beskrevet i lovens forarbejder jf. lovforslaget L 176 fremsat den 2. april 2014 (FT 2013-14).

Denne lovændring medførte, at strafudmålingen for overtrædelser af § 29, stk. 2, 1. pkt., vedrørende grov eller gentagen navigation i strid med godt sømandskab, som blev begået som led i erhvervsmæssig virksomhed, derefter skulle ske med udgangspunkt i det bødeniveau, som anvendes ved grove overtrædelser, hvilket som udgangspunkt vil medføre en fordobling af det almindelige bødeniveau for disse overtrædelser. Det betød, at udgangspunktet blev bøder på 40.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog mindst 75.000 kr.) til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Bøderne skulle herefter fortsat fordobles, hvis overtrædelserne havde medført alvorlig personskade eller død, eller hvis andre forhold gav anledning til, at der anvendtes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år var kommet til skade eller havde været i fare herfor.

Det foreslås, at § 29, stk. 2, 1. pkt., nyaffattes med tilnærmelsesvis samme ordlyd, så der rent lovteknisk alene gives mulighed for at ændre i bemærkningerne. Nyaffattelsen sker således for, at bødeniveauet i bemærkningerne kan justeres, så der fremover ved udmåling af bøder skal anvendes det højere bødeniveau.

For overtrædelse af bestemmelsen i § 29, stk. 2, 1. pkt., om sejlads i strid med godt sømandskab, skal som udgangspunkt anvendes et bødeniveau svarende til det, som anvendes ved de såkaldte almindelige overtrædelser. Ved overtrædelser af disse bestemmelser, som begås som led i erhvervsmæssig virksomhed, bør der tages udgangspunkt i det bødeniveau, som anvendes ved grove overtrædelser, hvilket som udgangspunkt vil medføre en forhøjelse af det almindelige bødeniveau for disse overtrædelser. Det betyder, at udgangspunktet vil være bøder på 44.600 kr. til rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Bøderne forhøjes, hvis overtrædelserne har medført alvorlig personskade

eller død, eller hvis andre forhold giver anledning til, at der anvendes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller har været i fare herfor. Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Det foreslås, at i tilfælde af skærpende omstændigheder forhøjes med 5.000 kr. til 10.000 kr. pr. skærpende omstændighed. En skærpende omstændighed forekommer f.eks. når forholdet har indebåret potentiel fare eller personskade.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Det foreslås, at bøden for særligt skærpende omstændigheder forhøjes med 10.000 kr. til 20.000 kr. pr. særligt skærpende omstændighed.

En særligt skærpende omstændighed er, når der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor eller når der for unge under 18 år er sket en ulykke med alvorlig personskade eller døden til følge. Området for særligt skærpende omstændigheder omfatter ligeledes de tilfælde, hvor der for flere personer er sket skade på liv eller helbred eller opstået fare herfor. Skærpelsen vil kunne finde anvendelse, såfremt der er sket skade på liv eller helbred eller opstået fare herfor for to eller flere personer.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen bringes på niveau med overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Der henvises i øvrigt til skemaet i de almindelige bemærkninger. Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau 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.

Til nr. 5

Lov om sikkerhed til søs indeholder ikke nogen regler om differentiering efter virksomhedsstørrelse.

Bestemmelsen i § 32, stk. 6, er ny og indebærer, at der ved straffens udmåling lægges vægt på virksomhedens størrelse, dvs. antallet af ansatte. Det tilsigtes, at der lægges vægt på antallet af ansatte i hele virksomheden på overtrædelsestidspunktet.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 6 i § 32, hvorefter der ved rederiets, det sikkerhedsansvarlige selskabs eller arbejdsgiverens overtrædelse af §§ 28 eller 29, stk. 1 og 2, lægges vægt på virksomhedens størrelse ved straffens udmåling.

Med den forslåede ændring vil der blive indført en ordning lig med Arbejdstilsynets, således at bødeniveauet vil blive differentieret efter virksomhedsstørrelse.

Ved differentiering af bøden efter virksomhedens størrelse, dvs. antallet af ansatte, vil der ske en opdeling af virksomhederne i små, mellemstore, store og helt store virksomheder. Der vil skulle lægges vægt på antallet af ansatte i hele virksomheden på overtrædelsestidspunktet. Det betyder, at selv om en overtrædelse konstateres på f.eks. et skib, hvor kun enkelte af rederiets eller det sikkerhedsansvarlige selskabs ansatte arbejder, så vil det være antallet af ansatte i hele virksomheden, der lægges vægt på, når bøden skal fastsættes.

Med ”virksomheden” forstås en juridisk enhed som defineret i § 3 i lov om Det Centrale Virksomhedsre-

gister (CVR). Der differentieres kun ved rederiets, det sikkerhedsansvarlige selskabs eller arbejdsgiverens overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen. Differentieringen af bøden omfatter således ikke bøder til skibsfører, vagthavende navigatører m.v.

Den samlede bøde med eventuelle forhøjelser på grund af skærpende og/eller særligt skærpende omstændigheder, vil blive differentieret på følgende måde:

- På virksomheder med 0-9 ansatte sker der ingen forhøjelse af den samlede bøde.
- På virksomheder med 10-34 ansatte forhøjes den samlede bøde med 50 pct.
- På virksomheder med 35-99 ansatte forhøjes den samlede bøde med 75 pct.
- På virksomheder med 100 eller flere ansatte forhøjes den samlede bøde med 100 pct.

Reglerne om differentiering af bøder vil ikke omfatte de såkaldt formelle overtrædelser. Det drejer sig eksempelvis om manglende overholdelse af formkrav eller tilsidesættelse af regler om, at man til enhver tid skal kunne dokumentere at være i besiddelse af noget, fx en forsikring. En overtrædelse kan derudover siges at være af formel karakter, hvis afhjælpningen af det ulovlige forhold blot kræver en myndighedstilladelse, der ville kunne være givet på det forelæggende grundlag. Her tænkes navnlig på fornyelse af beviser og certifikater, i de situationer hvor fornyelsen ikke er betinget af et fysisk tilsyn, en praktisk prøve eller lignende.

Til § 2

Til nr. 1

Det fremgår af § 5 i lov nr. 902 af 16. december 1998 om ændring af sømandsloven, lov om skibes besætning og lov om beskyttelse af havmiljøet, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men at lovens § 3, som vedrører ændringer til lov om beskyttelse af havmiljøet, ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, der følger af de særlige færøske eller grønlandske forhold.

Lovens § 1, som vedrører ændringer til sømandsloven, kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at § 5 nyaffattes således, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Det foreslås i stk. 2, at § 1 ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Det foreslås endvidere i stk. 3, at § 3 ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at § 1 i lov nr. 902 af 16. december 1998 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte loven i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 3

Til nr. 1

Det fremgår af § 4 i lov nr. 511 af 17. juni 2008 om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men at lovens § 2, som vedrører ændringer til lov om sikkerhed til søs, ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Lovens § 1, som vedrører ændringer til sømandsloven, kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at § 4 nyaffattes således, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3 vil medføre, at § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte ændringer til reglerne om lægeundersøgelse i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 4

Til nr. 1

Det fremgår af § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab, at lovens §§ 1, 3, 4 og 5 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens § 1 vedrører lov om sikkerhed til søs, § 3 vedrører lov om skibes besætning, § 4 vedrører lov om skibsmåling og § 5 vedrører søloven. Lovens § 2, som vedrører ændringer til sømandsloven herunder ændring af lovens navn til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at ændre henvisningen i § 9, stk. 3. Det foreslåede vil medføre, at § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte konventionen om søfarendes arbejdsforhold i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 5

Til nr. 1

Det fremgår af § 6, stk. 3, i lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, at lovens §§ 1 og 2 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for

Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens § 1 vedrører søloven og § 2 vedrører lov om sikkerhed til søs.

Lovens § 3 og § 4, nr. 3, som vedrører ændringer til sømandsloven, kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at § 6, stk. 3, nyaffattes. Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at § 3 og § 4, nr. 3, i lov nr. 251 af 30. marts 2011 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v. i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 6

Til nr. 1

Det fremgår af § 6, stk. 2, i lov nr. 724 af 25. juni 2014 om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold, at lovens §§ 1-3 ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Lovens § 1 vedrører lov om sikkerhed til søs, § 2 vedrører lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs og § 3 vedrører søloven. Lovens § 4, som vedrører ændringer til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at § 6, stk. 2, ændres. Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at § 4 i lov nr. 724 af 25. juni 2014 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte loven i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 7

Til nr. 1

Det fremgår af § 17 i lov nr. 501 af 16. maj 2023 om ansættelsesbeviser og visse arbejdsvilkår, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Lovens § 20, som vedrører ændringer til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., kan ikke sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

Det foreslås, at § 17 nyaffattes således, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2.

Det foreslås i stk. 2, at § 20 ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 7 vil medføre, at § 20 i lov nr. 501 af 16. maj 2023 ved en kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Formålet med ændringen er at kunne sætte ændringer til reglerne om tjenesteaftalens indgåelse, vilkår og opsigelse i kraft for Grønland og på den måde sikre, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland i sin helhed.

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

Til § 8

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2024 med de undtagelser, der følger af *stk. 2* og *3*.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 5 træder i kraft den 1. januar 2025.

Det vil indebære at strafudmåling på baggrund af virksomhedens størrelse først træder i kraft 1 år senere af hensyn til virksomhedernes berettigede forventninger og mulighed for at indrette sig.

Det foreslås i *stk. 3*, at erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 1. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte, at dele af lovens bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med, at de foreslåede ændringer i § 1, nr. 1 først vil være relevant, når Søfartsstyrelsen har adgang til Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets digitale anmeldelsessystem, ”EASY”, hvilket forudsætter tekniske tilpasninger. Det vides endnu ikke hvornår de tekniske tilpasninger vil være gennemført, hvorfor det foreslås, at der er mulighed for en fleksibel ikrafttræden.

Til § 9

Den foreslåede § 9 angiver lovens territoriale gyldighedsområde. Det foreslås i *stk. 1*, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, jf. dog *stk. 2*.

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

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

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, foretages følgende ændringer:

§ 20. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om indberetningspligt i forbindelse med skibes anløb af danske eller udenlandske havne.

Stk. 2. Politiet kan standse et fritidsfartøj og lade det undersøge for fejl og mangler, herunder fornødent udstyr, samt kontrollere, at skibsføreren lovligt kan føre fartøjet. Opfylder fartøjet ikke bestemmelserne i loven eller de regler, der er udstedt i medfør af loven, kan politiet forbyde anvendelse af fartøjet, indtil forholdene er lovliggjorte.

Stk. 3. Politi, toldmyndigheder, arbejdstilsyn og havnemyndigheder, som får kendskab til forhold, der strider mod denne lov eller regler fastsat i medfør af loven, skal underrette Søfartsstyrelsen herom. Vedkommende myndighed kan fastsætte nærmere regler herom.

Stk. 4. En læge, der konstaterer eller får mistanke om, at en person har været udsat for skadelige påvirkninger i forbindelse med sit arbejde om bord i et skib, skal underrette Arbejdstilsynet herom. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

Stk. 5. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervssygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

§ 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. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten,

1. I § 20 indsættes efter stk. 5 som nye stykker:

»Stk. 6. Søfartsstyrelsen har terminaladgang til oplysninger om arbejdsulykker på danske skibe i Arbejdsmarkedets Erhvervssikrings og Arbejdstilsynets system til anmeldelse af arbejdsulykker og erhvervssygdomme.«

2. § 28 affattes således:

»§ 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. § 29, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. ---

Stk. 2-3. ---

§ 29. ---

Stk. 2. 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. ---

Stk. 3. ---

§ 32---

Stk. 6. Det skal betragtes som en særlig skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket

skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. stk. 1, nr. 1.

Stk. 7-12. ---

§ 5. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 3 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, der følger af de særlige færøske eller grønlandske forhold.

»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.«

4. § 29, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

»Den skibsfører eller styrmand, som på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.«

5. I § 32 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Ved rederiets, det sikkerhedsansvarlige selskabs eller arbejdsgiverens overtrædelse af §§ 28 og § 29, stk. 1 og 2, skal der ved straffens udmåling lægges vægt på virksomhedens størrelse.«

§ 2

I lov om ændring af sømandsloven, lov om skibes besætning og lov om beskyttelse af havmiljøet (Ændringer som følge af lov om sikkerhed til søs, fravigelse af krav om indfødsret, koordinationsudvalg for skibsrelaterede miljøspørgsmål), jf. lov nr. 902 af 16. december 1998, foretages følgende ændring:

1. § 5 affattes således:

»§ 5. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

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

Stk. 3. Lovens § 3 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske henholdsvis grønlandske forhold tilsiger.«

§ 3

I lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs (Afskaffelse af tilskud til lægeundersøgelse og tilbageholdelse af skibe til sikring af bødekrav),

§ 4. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

§ 9. ---

Stk. 3. §§ 1, 3, 4 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

§ 6. ---

Stk. 3. §§ 1 og 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

§ 6. ---

Stk. 2. §§ 1-3 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

jf. lov nr. 511 af 17. juni 2008, foretages følgende ændring:

1. § 4 affattes således:

»§ 4. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 4

I lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.), jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 9, *stk. 3*, ændres »§§ 1, 3, 4 og 5« til: »§§ 1-5«.

§ 5

I lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.), jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændring:

1. § 6, *stk. 3*, affattes således:

»§§ 1, 2, 3 og 4, nr. 3, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 6

I lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold (Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker), jf. lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 6, *stk. 2*, ændres »§§ 1-3« til: »§§ 1-4«.

§ 7

I lov om ansættelsesbeviser og visse arbejdsvilkår, jf. lov nr. 501 af 16. maj 2023, foretages følgende ændring:

§ 17. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

1. § 17 affattes således:

»§ 17. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens § 20 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«