



Fremsat den 11. december 2024 af erhvervsministeren (Morten Bødskov)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning, søloven og forskellige andre love

(Fratagelse af retten til at arbejde på danske skibe for søfarende, der begår personfarlig kriminalitet om bord eller i relation til tjenesten, ny uddannelse for færgenavigatører, justering af årlig afgift for skibe og ikraftsættelse for Grønland af ændringer til søloven og lov om sikkerhed til søs)

§ 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 og ved § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 29 e indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i overtrædelser af straffeloven, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten, og forbrydelsen er egnet til at fremkalde utryghed om bord.

Stk. 4. Stk. 1-3 finder med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.«

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 5-9.

2. I § 29 e, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«.

§ 2

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, som ændret ved § 5 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, nr. 8, indsættes efter »1995«: »med senere ændringer«.

2. I § 6, stk. 2, indsættes efter »original«: »papirform eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form« og efter »og« indsættes: »skal uanset formatet«.

3. § 6, stk. 3, affattes således:

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

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

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

»Stk. 4. Tilsvarende kan Søfartsstyrelsen i henhold til bestemmelserne i Konventionen vedrørende Standarder for Træning, Certificering og Vagthold (STCW-konventionen) regulation I/3 forøge eller formindske kravene ved sejlads uden for dansk kystfart på kystfartslignende vilkår i et andet lands kystfart under forudsætning af, at både detaljerne for de pågældende områder og andre relevante betingelser er specificeret i samarbejde med det eller de pågældende lande eller berørte parter.«

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

5. I § 6 indsættes som nye stykker:

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

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

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

§ 3

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1013 af 29. juni 2023, som ændret blandt andet ved § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012 og ved § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 15 a affattes således:

»§ 15 a. Registrerede ejere og noterede befragtere af skibe, der er optaget i skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. Den årlige afgift beregnes på grundlag af skibets bruttotonnage på følgende måde:

- 1) For skibe med en bruttotonnage på under 30 udgør den årlige afgift 1.025 kr.
- 2) For skibe med en bruttotonnage på mellem 30 og 500 udgør den årlige afgift 3.075 kr.
- 3) For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 9.225 kr.

Stk. 3. For skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2 på baggrund af denne.

Stk. 4. For skibe, som hverken er registreret med en bruttotonnage eller bruttoregistertonnage, fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage på under 30, jf. stk. 2, nr. 1.

Stk. 5. Ejere af skibe med bevaringsstatus, er fritaget for betaling af årlig afgift.

Stk. 6. Ejere kan anmode Søfartsstyrelsen om refusion af årlig afgift for skibe, der har været anvendt som passagerskibe i en hel afgiftsperiode, og som besejler færgeruter, der er omfattet af ordningen i § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Stk. 7. Stk. 1-5 finder ikke anvendelse for skibe, hjemmehørende i Grønland, som ejes af en person med bopæl i Grønland eller af juridiske personer med hjemsted i Grønland.

Stk. 8. Stk. 1-6 finder ikke anvendelse for skibe, der i medfør af § 24, på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale, er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.

Stk. 9. De årlige afgifter efter stk. 2 pris- og lønreguleres højst én gang årligt med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvornår regulering skal finde sted.«

2. § 15 b affattes således:

»§ 15 b. Registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejers skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Årlig afgift forfalder hver den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. For skibe, som optages i dansk register eller ændrer anvendelse eller opnår status som bevaringsværdigt i perioden fra den 1. marts og til udgangen af februar, forfalder en forholdsmæssig afgift for de hele måneder, skibet er registreret, indtil den førstkommande 1. marts.

Stk. 5. Udslettes et skib fra dansk register, eller opnår det status som bevaringsværdigt inden den 1. marts, tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling af årlig afgift, herunder tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringsskrivelser, rykkergebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling.«

§ 4

I lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love (Digital skibsregistrering, pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder, fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted), som ændret ved § 3 i lov nr. 504 af 12. juni 2009, § 6 i lov nr. 270 af 26. marts 2019 og § 3 i lov nr. 569 af 10. maj 2022, foretages følgende ændring:

1. I § 6 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 3. Lovens § 1, nr. 25, som ikke i medfør af stk. 2 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 5

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 (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved § 4 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 4 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, § 6 i lov nr. 618 af 12. juni 2013 og § 4 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 9 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 4. De dele af loven, som ikke i medfør af stk. 3 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

§ 6

I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og

forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.), som ændret ved § 8 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændring:

1. I § 10 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Lovens § 5, nr. 1, som ikke i medfør af stk. 2 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.

§ 7

Loven træder i kraft den 27. februar 2025.

§ 8

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

Stk. 2. § 1, nr. 1 og 2, § 2, nr. 1-5, og § 3 nr. 1 og 2, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Lov om sikkerhed til søs
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Lov om skibes besætning
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3.	Justering af årlig afgift for skibe
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.4.	Ikraftsættelse for Grønland af ændringer til søloven og lov om sikkerhed til søs
2.4.1.	Gældende ret
2.4.2.	Erhvervsministeriets overvejelser
2.4.3.	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

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

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

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at den årlige afgift for skibe, som betales af ejere eller noterede befragtere af skibe, der er optaget i de danske skibsregistre, beløbsmæssigt opjusteres med gennemsnitligt ca. 115 % således, at Søfartsstyrelsen fortsat kan varetage den brede vifte af arbejdsopgaver, der påhviler en moderne flagstat.

Samtidig foreslås ordningen forenklet således, at de nuværende 4 afgiftsgrupper reduceres til 3. Forslaget reducerer

samtidig antallet af grupper af skibe således, at hvert afgiftsgruppe udtømmende fastsætter afgiftssatsen for alle skibe med en given bruttotonnage.

Det foreslås desuden, at færger kan opnå refusion af indbetalt årlig afgift, når de besejler ruter omfattet af § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Bevaringsværdige skibe vil fortsat være undtaget fra ordningen om årlig afgift. Ved bevaringsværdige skibe forstås skibe, som er optaget på Skibsbevaringsfondens liste over skibe med bevaringsstatus.

Det foreslås, at tilbagebetaling af forudbetalt årlig afgift for skibe, som efterfølgende udslettes af registret i løbet af en afgiftsperiode, sker automatisk og for alle hele måneder af den resterende afgiftsperiode. Samtidig foreslås det, at der for skibe, som optages i skibsregistret i en igangværende afgiftsperiode, betales en forholdsmæssig afgift for den igangværende afgiftsperiode.

Det foreslås endvidere, at der indføres en bemyndigelse for

erhvervsministeren til at fastsætte regler om, at satserne reguleres med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks.

Forslag om ændringer i anordningshjemler fremsættes med det formål at ændringer i søloven og i lov om sikkerhed til søs kan sættes i kraft for Grønland.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Lov om sikkerhed til søs

2.1.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser

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

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

Som opfølgning på rapporten blev Søfartsstyrelsen bedt om – i dialog med relevante aktører fra det maritime erhverv

– at kortlægge relevante tiltag til at bekæmpe mobning og chikane, og dermed forbedre forholdene om bord.

Et af tiltagene fra dialogen handler om at tilføje en mulighed for ved dom at lade søfarende, der fx. dømmes for vold, miste retten til at arbejde på skibe, der sejler på dansk flag.

Tiltaget har konkret til formål at udvide domstolenes mulighed for ved dom at fratage en søfarende eller personer, der er omfattet af bekendtgørelse om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe, muligheden for at få ansættelse på danskflagede skibe. Domstolene skal således kunne fratage muligheden for at gøre tjeneste på danskflagede skibe ved domfældelse for bl.a. vold, seksualforbrydelse, frihedsberøvelse, psykisk vold og trusler om vold. Det gælder i forhold til hændelser sket om bord eller i relation til tjenesten, herunder nødvendig kursusaktivitet, som foregår i tjenesten.

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

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

2.1.3. Den foreslåede ordning

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

Det foreslås, at der i lov om sikkerhed til søs § 29 e indsættes et nyt stykke 3, hvorefter retten til at gøre tjeneste om bord ved dom kan frakendes den, som har gjort sig skyldig i visse overtrædelser af straffeloven, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten.

Forslaget handler om at give domstolene mulighed for at lade søfarende, der fx dømmes for vold, miste retten til at arbejde på skibe. Målet er at udelukke folk, der i relation til deres arbejde til søs dømmes for eksempelvis vold, seksuelle forbrydelser, frihedsberøvelse, psykisk vold eller trusler om vold, fra at arbejde på danskflagede skibe. Dette skal gælde hændelser, der sker om bord eller i relation til tjenesten.

Lignende straffe, hvor personer kan miste retten til at arbejde i bestemte erhverv efter at være dømt for visse lovover-

trædelser, kendes fra flere områder, fx. medicinske erhverv, pædagogiske og sociale erhverv, samt finansielle og juridiske erhverv. Disse straffe beskytter offentligheden og oprettholder tilliden til erhvervene ved at forhindre personer, der har begået alvorlige lovovertrædelser, i at fortsætte i risikofyldte roller.

Det foreslås at også handlinger, foretaget i udlandet, skal kunne føre til frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord.

Frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord med virkning i Danmark for overtrædelser begået i udlandet (herunder tilfælde, hvor denne ret er frakendt i udlandet) kræver, at der af anklagemyndigheden rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord i Danmark.

2.2. Lov om skibes besætning

2.2.1. Gældende ret

I 1995 vedtog FN's søfartsorganisation, International Maritime Organisation (IMO), den internationale konvention om uddannelse, om sønering og om vagthold for personel i fiskeskibe (STCW-F-konventionen). Konventionen vedrører uddannelseskra v. til personel om bord i fiskeskibe. Der har ikke før 1995 været fastsat internationalt gældende uddannelseskra v. for personel i fiskeskibe. STCW-F-konventionen omfatter fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover.

Konventionen indebærer bl.a., at søneringsbeviser for fiskere - ligesom krævet i STCW-konventionen - udstedes med højst 5 års gyldighed, at fiskeskipper og styrmænd skal være i besiddelse af sundhedsbevis, at alle fiskere skal modtage sikkerhedsoplæring, og at fiskeskibe underkastes havnestatskontrol. Et af hovedformålene ved STCW-F-konventionen er gennem sikring af de søfarendes kvalifikationer internationalt at forøge sikkerheden til søs og dermed bl.a. at undgå forurening af havmiljøet.

Det følger af § 2, nr. 8, i lov om skibes besætning, at der ved STCW-F-konventionspåtegning forstås, et søneringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønering og om vagthold for personel i fiskeskibe fra 1995. Definitionen er indført med henblik på dansk ratifikation af STCW-F-konventionen fra 1995.

I 1995 vedtoges på en regeringskonference afholdt i den internationale søfartsorganisation, IMO, tillige væsentlige ændringer til den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønering og om vagthold (STCW-konventionen) fra 1978. Sigtet med revisionen var at højne sikkerheden til søs gennem mere detaljerede uddannelseskra v. til de søfarende, skærpede kra v. til certificering, skærpet kontrol af søfarende fra andre lande end flagstatens og bedre

kontrol med, at de kontraherende lande faktisk lever op til konventionen.

Kravet om, at søneringsbeviser skal forefindes i original om bord, er en konsekvens af den ændrede STCW-konvention. Udformningen af skemaerne er tilpasset ændringerne i STCW-konventionen med beviser som henholdsvis vagthavende styrmænd og vagthavende maskinmestere. Endvidere blev der skabt mulighed for anvendelse af bevis påtegnet i henhold til STCW-konventionens reglement VII. Der er tale om den såkaldte alternative certificering, hvorved en person, der er fuldt kvalificeret til en stilling i enten dæks- eller maskinafdelingen, tillige kan være uddannet til at varetage én eller flere funktioner i den anden afdeling.

§ 6, stk. 2, i lov om skibes besætning ratificerer ændringerne til STCW-konventionen.

Efter lovens § 6, stk. 3, er det muligt for Søfartsstyrelsen at forøge eller formindske de i § 6, stk. 2, anførte kvalifikationskra v. Det gælder alene for passagerskibe og tankskibe, og skal ske under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal. Bestemmelsen gør det muligt at tage individuel hensyntagen, når dette er nødvendigt.

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

Der er ikke i gældende ret bestemmelser, der regulerer færge navigatør, da der er tale om en helt ny uddannelse.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Den 1. januar 2026 træder en revideret STCW-F-konvention i kraft. Arbejdet med revisionen af konventionen har været i gang i en årrække i FN's søfartsorganisation IMO. Der er foretaget en del ændringer i konventionen i forhold til den oprindelig konvention fra 1995. For at kunne udstede korrekt påtegnede søneringsbeviser til fiskere i henhold til bestemmelserne i den revideret konvention, er det yderst vigtigt at § 2, nr. 8, ændres, således at der refereres til den reviderede STCW-F-konvention.

Henset til at samfundet er blevet mere digitalt, og det er blevet muligt at have elektroniske søneringsbeviser, er der behov for at indføre mulighed for, at de beviser, som skal forefindes om bord, kan være i elektronisk form. I den gældende regulering er der krav om, at beviserne skal forefindes om bord i original papirform.

Ligesom ny teknologi, nye skibstyper, nye designs og byggematerialer med videre kan medføre, at man kan reducere kvalifikationskravene til besætningen, så kan selvsamme også medføre, at man kan forøge kvalifikationskravene. Det kunne eksempelvis være udstyr om bord, som kræver mere uddannelse, maskineri, som stiller højere krav til maskinbesætningen om bord, højere fart og lettere byggematerialer, som stiller højere krav til navigationsbesætningen med videre.

I dag reguleres Søfartsstyrelsens beføjelser til at forøge eller formindske de i lovens § 6, stk. 2, anførte kvalifikationskrav i henholdsvis lovens § 6, stk. 3, og i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning. Det findes uhensigtsmæssigt for erhvervet, at reglerne om dispensation fremgår to forskellige steder. Der er derfor behov for, at reglerne gøres mere overskuelige og samles ét sted i loven.

Uddannelses- og Forskningsstyrelsen har i maj 2024 udstedt en bekendtgørelse, hvorefter uddannelsen som færgenavigatør bliver permanent.

Den nye uddannelse skal medvirke til at sikre færgereederernes rekrutteringsmuligheder. Uddannelsen giver i kraft af sin sammensætning kun kompetence til nogle bestemte skibe i bestemte farvande, og den introducerer endvidere en ny uddannelses titel, som ikke findes i den nuværende lov om skibes besætning. Det er en forudsætning for uddannelsens succes, at der kan udstedes et sønæringsbevis efter endt uddannelse. For at kunne fastsætte en skibsbesætning med uddannede færgenavigatører og udstede et sønæringsbevis til dimittender fra den nye uddannelse, er en ændring af lov om skibes besætning nødvendig.

Lovændringen vil sikre, at de, der gennemfører den nye uddannelse som færgenavigatør, vil kunne få udstedt et sønæringsbevis, som afspejler deres kompetenceniveau.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Den foreslåede ændring i § 2, nr. 8, vil indebære, at de ændringer, som den 1. januar 2026 træder i kraft i IMO's uddannelseskonvention for fiskere, STCW-F, vil gælde i Danmark.

Den foreslåede ændring i § 6, stk. 2, vil indebære muligheden for at anvende elektroniske certifikater i loven som en del af den generelle digitalisering, og muligheden for at have beviser om bord i en flagstatsgodkendt form i stedet for i original papirform. Beviserne vil forsat skulle have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventionens reglement VII, som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med skemaerne i § 6, stk. 2. Den foreslåede ændring i § 6, stk. 3, vil medføre, at samtlige dispensationsregler vil fremgå af loven, således at reglerne bliver mere overskuelige for erhvervet ved at være samlet ét sted. Bekendtgørelsen vil derved blive overflødig og vil blive ophævet.

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

Endelig foreslås det, at der i § 6 tilføjes et nyt stk. 7 og 8. Den foreslåede ordning vil give visse skibe mulighed for at anvende en ny besætningskategori. Den nye ordning vil medføre, at der vil kunne fastsættes en skibsbesætning med uddannede færgenavigatører, og der vil kunne udstedes sønæringsbeviser til dimittender fra den nye uddannelse. De foreslåede ændringer vil sikre, at de, der gennemfører den nye uddannelse som færgenavigatør, vil kunne få udstedt et sønæringsbevis, som afspejler deres kompetence.

2.3. Justering af årlig afgift for skibe

2.3.1 Gældende ret

Reglerne om årlig afgift for skibe registreret i skibsregisteret og i Fartøjsfortegnelsen er reguleret i sølovens §§ 15 a og 15 b. Det fremgår af § 8 a i lov om Dansk Internationalt Skibsregister, at bestemmelserne om årlige afgifter for registrerede skibe i sølovens §§ 15 a og 15 b finder tilsvarende anvendelse for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Den årlige afgift for at have et skib registreret i henholdsvis Dansk Internationalt Skibsregister, skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen blev indført i 2013. Afgiften blev indført for at bidrage til finansieringen af de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag, herunder driften af skibsregistre.

Efter de gældende regler i sølovens § 15 a betaler ejere af skibe en årlig afgift for hvert skib, der er registreret i et dansk skibsregister eller Fartøjsfortegnelsen. Afgiften er fastsat efter skibets størrelse i bruttotonnage og i visse tilfælde skibets anvendelse. Afgiften er inddelt i følgende grupper:

- Fritidsfartøjer med en BT fra 0 til 20 betaler 800 kr. om året.
- Fritidsfartøjer med en BT på 20 eller mere betaler 1.600 kr. om året.
- Mindre erhvervsskibe med en BT fra 0 til 30 betaler 300 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 30 eller indtil 500 betaler 1.600 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 500 eller mere betaler 2.400 kr. om året.

Følgende typer af skibe er ikke omfattet af pligten til at betale årlig afgift:

- Skibe under bygning optaget i Skibsbygningsregistret.
- Skibe registreret i dansk register, men som midlertidigt er bareboat-registreret til et udenlandsk register på et bareboat certeparti.
- Skibe med hjemsted i Grønland og hvis ejer har adresse i Grønland.
- Bevaringsværdige skibe, som er opført på Skibsbevaringsfondens liste over skibe, der er erklæret bevaringsværdige.

§ 15 b i søloven indeholder nærmere regler om betaling af årlig afgift, herunder at den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Skibe, for hvilke der er betalt årlig afgift, og som efterfølgende udslettes af skibsregistret i en afgiftsperiode inden den 31. august samme år, kan efter udslettelsen anmode om at få refunderet halvdelen af den årlige afgift. Søfartsstyrelsen foretager herefter refusion af halvdelen af den indbetalte årlige afgift.

Erhvervsministeren er bemyndiget til at fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringsskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af regler i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat registrering, og rettigheder over skibe i Dansk Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark.

2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at der ved ændring af søloven foretages en omlægning af den eksisterende årlige afgift fra 2013, hvor de nuværende takster opjusteres til at finansiere flere af Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag, herunder driften af skibsregistre. Det foreslås, at den samlede brugerbetaling af Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag stiger fra ca. 5 pct. til ca. 15 pct.

Der er tale om en generel ordning for alle skibe under dansk flag. Med denne ordning opkræves en årlige afgift fra alle skibsejere, som har et fartøj optaget i et af de danske skibsregistre eller Fartøjsfortegnelsen. Afgiften opkræves en gang om året i marts måned. Skibe med hjemsted i Grønland fritages for betaling af den årlige afgift, da skibe med hjemsted i Grønland alene opererer i og omkring Grønland og ikke er underlagt samme regulering som skibe med hjemsted i den sydlige del af riget.

Grundmodellen indebærer, at store skibe betaler en forholds-mæssigt større afgift end mindre skibe, idet omfanget af myndighedsopgaven hos Søfartsstyrelsen øges i takt med skibets størrelse. Bevaringsværdige skibe er af hensyn til ønsket om bevaring af kulturarv fritaget for den nuværende årlige afgift, og vil også være det fremover. Derudover vil også færger til småøer med forslaget blive fritaget for den årlige afgift, i det omfang færgeruterne er omfattet af § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Formålet med grundmodellen i ordningen er, at den årlige afgift skal bidrage til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag og driften af skibsregistre, under hensyntagen til skibets størrelse. Den årlige afgift fastlægges på baggrund af fartøjets størrelse således, at større fartøjer betaler forholds-mæssigt mere end mindre fartøjer, så afgiften afspejler, at myndighedsopgavens omfang øges i takt med skibets størrelse.

Da en stor del af Søfartsstyrelsens ydelser kommer alle skibsejere til gavn, er formålet med ordningen, at både fartøjer, der anvendes til erhvervs-mæssigt brug og fritidsfartøjer bidrager til finansieringen af disse ydelser. Det bemærkes, at en række af Søfartsstyrelsens ydelser er direkte gebyrbelagte og indgår således ikke i de udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag, hvor det ved nærværende lovforslag foreslås at forøge brugerbetalingen.

Det foreslås, at der ved ændring af søloven fastsættes årlige afgifter, således at erhvervets samlede brugerbetaling af Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag stiger. Afgifterne fastsættes med en gruppering således, at ejerne af større skibe skal betale mere i årlig afgift end ejerne af mindre skibe. Grupperingen afspejler, at de administrative omkostninger stiger med skibenes størrelse.

- Skibe med en bruttotonnage på under 30 skal betale 1.025 kr. om året.
- Skibe med en bruttotonnage på mellem 30 og 500 skal betale 3.075 kr. om året.
- Skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover skal betale 9.225 kr. om året.

Der er tale om en generel ordning for alle ejere af skibe, der er optaget i skibsregistre eller Fartøjsfortegnelsen. Søfartsstyrelsens ydelser, som er nærmere beskrevet nedenfor, er udtryk for det generelle serviceniveau, alle danske skibe er berettiget til at modtage ved at være optaget i danske registre. Elementerne, der indgår i dette serviceniveau, udgør samlet set en pakke, der er nødvendig for, at både store og små fritidsfartøjer samt store, mellemstore og små erhvervsfartøjer samt deres besætninger kan indgå i en dagligdag til søs.

For alle fartøjer på dansk flag gælder, at der skal foretages skibsregistrering. Der er behov for sagsbehandling, sikring

af ejerrettigheder m.v. i forbindelse med indregistrering. Alle fartøjer, som anvendes erhvervsmæssigt, herunder til fiskeri, skal registreres i de danske skibsregistre. Som flagstat er der behov for at have en bagvedliggende regulering, som fastlægger sikkerhedsniveauet og arbejdsvilkårene for de ombordværende. Arbejdet med reguleringen sker i tæt samarbejde med erhvervets parter.

Alle skibe skal synes, og synsintervallerne er kortere, jo større skibene er. Synsindsatsen kan være rettet mod generelle forhold ved skibet eller være fokuseret på mere specifikke aspekter. Et skib synes efter aftale med Søfartsstyrelsen i forbindelse med et havneanløb, der indgår i skibets sædvanlige drift eller i forbindelse med et værftsophold. Der foretages tillige kontrolsyn af skibe, hvor der har været en søulykke, fx en kollision, en arbejdsulykke eller anden hændelse. Lovpligtige syn er gebyrpålagt, men Søfartsstyrelsen udfører i tilknytning til disse syn også

stikprøvekontroller på udvalgte områder og en række myndighedsopgaver, som er forbundet med at have skibe under dansk flag, herunder i forhold til skibsregistrering, som der ikke opkræves særskilt betaling for. Den årlige afgift medvirker til at finansiere disse tilknyttede myndighedsopgaver, som ligger ud over de lovpligtige syn.

Redere, hvis skibe er optaget i danske registre, har en ekstensiv adgang til at kontakte Søfartsstyrelsen for at indhente rådgivning. Dialogen kan fx tage udgangspunkt i faktiske forhold, men også angå påtænkte ændringer ved skibene.

Søfartsstyrelsen har tillige udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag, da styrelsen i tæt samarbejde med erhvervet, forestår en løbende drøftelse og udvikling af konventioner i FN's søfartsorganisation International Maritime Organization (IMO). IMO-konventionerne fastlægger globale regler i form af internationale konventioner om sikkerhed, miljøbeskyttelse, uddannelse, fælles administrative instrumenter m.v. Regler, som er et vigtigt grundlag for, at de danske skibe, som omfattes af konventionerne, kan operere og konkurrere internationalt. Der er tale om et højt prioriteret og ressourcerelevende indsatsområde, som dels underbygger anerkendelsen og betydningen af det danske flag, dels fremmer erhvervets interesser på området.

En væsentlig generel myndighedsopgave med internationalt ophæng forbundet med at have skibe under dansk flag, er de søfartssociale forhold, herunder vejledning om ansættelsesretlige regler, hviletid m.v. samt administration af den særlige sygesikringsordning for søfarende, som ikke finansieres på anden vis. Dertil kommer kommunikation med Ankenævnet for Søfartsforhold, erhvervet, herunder redere og fagforeningerne, samt de søfarende. Endeligt pågår der løbende regelændringer på området.

Endelig er Søfartsstyrelsens it-systemer centrale for bl.a. skibsregistrering, styrelsens tilsyn med danske skibe, samt det samlede overblik over handelsflåden. Udgifter i forbin-

delse med vedligehold og udvikling af it-systemerne falder ind under den årlige afgifts formål.

Den årlige afgift er udformet som en generel ordning, der finder anvendelse for alle ejere af fartøjer, der er optaget i skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen. De tre afgiftsgrupper for betaling af afgiften bidrager til at opfylde ordningens formål om, at alle skibe, ud fra skibets størrelse, bidrager til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med at skibe sejler under dansk flag.

Skibe med hjemsted i Grønland fritages for betaling af den årlige afgift. Det skyldes, at skibe med hjemsted i Grønland alene opererer i og omkring Grønland og ikke er underlagt samme regulering som skibe med hjemsted i den sydlige del af riget. Det vurderes, at disse skibes aktiviteter ikke påvirker konkurrencen og samhandlen i EU.

Fartøjer, som er bareboatet ud af de danske registre fritages ligeledes fra betaling af den årlige afgift. Det skyldes, at fartøjet reelt sejler under et andet flag med de rettigheder og pligter, som tilfalder under det andet flag. Når bareboatingen ophører, og skibet igen sejler under dansk flag, vil skibet være underlagt den årlige afgift på linje med alle andre skibe.

Bevaringsværdige skibe fritages fortsat fra den årlige afgift. Der er tale om en begrænset gruppe af skibe, som erklæres bevaringsværdige af Skibsbevaringsfonden. Det forventes, at nogle af fartøjerne udøver erhvervsaktiviteter, hvorfor fritagelsen kan indebære statsstøtte. I det omfang det er tilfældet, vil afgiftsfritagelsen blive ydet i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

For så vidt angår færger til småøer, kan disse opnå refusion af indbetalt årlig afgift. Færger til småøer vil som udgangspunkt have en størrelse på mellem 30-500 BT. Færger til småøer er i forvejen omfattet af § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og fritages indirekte fra den foreslåede afgiftsstigning af hensyn til opretholdelse af landevejsprincippet. Når der er tale om indirekte fritagelse skyldes det, at der vil skulle betales årlig afgift for disse færger, men den årlige afgift vil efterfølgende blive refunderet. Fritagelsen kan indebære statsstøtte. I det omfang det er tilfældet, vil afgiftsfritagelsen blive ydet i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

De mindste erhvervsfartøjer, der er optaget i registrene, modtager den ovenfor beskrevne generelle myndighedsydelse fra Søfartsstyrelsen. Der er tale om fartøjer på op til 30 BT. Der er fortrinsvis tale om fiskefartøjer, og sådanne fartøjer har typisk færre panthavere og mindre komplicerede ejerforhold end de større skibe.

Den årlige afgift for erhvervsfartøjer og fritidsfartøjer på under 30 BT modsvarer således disse generelle serviceydelser. Denne afgift foreslås for de mindste fritidsfartøjer fastsat til 1.025 kr. om året.

Fartøjer på op til 30 BT skal leve op til international lovgiv-

ning. Generelt gælder det dog, at mindre skibe er underlagt færre krav til deres udstyr og bygning end større skibe. Principielt er der tale om at fastholde et sikkerhedsniveau svarende til det internationale niveau for dette skibssegment.

Der vil for denne fartøjstype typisk være en mere begrænset administration af spørgsmål om søfartssociale forhold m.v., herunder i forhold til den særlige sygesikringsordning for søfarende, generel håndtering af spørgsmål og henvendelser i forhold til skibe med højere BT.

Jo mindre skibet er, desto mindre specialisering kræver et syn, ligesom synsintervallet er længere for de mindste skibe. Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn af mindre fartøjer foretages endvidere normalt i Danmark, hvorfor opgaven med administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet er mere beskedet.

Søfartsstyrelsens ressourcer til rådgivning af de mindre erhvervsfartøjer er samtidig mere beskedet og begrænser sig i praksis til spørgsmål om almindelig drift af søfartsvirksomhed.

Ud over de grundlæggende omkostninger, som er indeholdt i afgiftsgruppe 1, er der en række øgede omkostninger forbundet med myndighedsbehandlingen af de mellemstore fartøjer.

Den årlige afgift for denne gruppe fartøjer foreslås derfor fastsat til 3.075 kr. om året.

Fartøjer på mellem 30 BT og 500 BT har en højere handelsværdi end de små fartøjer på op til 30 BT og har almindeligvis flere panthavere og andre rettighedshavere, hvis rettigheder skal registreres i skibsregistre.

Fartøjer i denne kategori har som udgangspunkt større besætninger end de små fartøjer. Dette medfører et øget træk på de ydelser, der relaterer sig direkte til de søfarende. Det omhandler bl.a. spørgsmål om søfartssociale forhold, herunder i forhold til den særlige sygesikringsordning for søfarende samt generel håndtering af spørgsmål og henvendelser i forhold til disse skibe.

Fartøjer på mellem 30 BT og 500 BT skal derudover leve op til et lidt højere niveau af international lovgivning, herunder konventionen om skibes lastelinjer og stabilitet, som til forskel fra størsteparten af internationale konventioner indbefatter denne kategori af skibe. Derved er denne gruppe af skibe omfattet af mere regulering end de mindste skibe, men mindre regulering end de største. Principielt er der tale om at fastholde et sikkerhedsniveau svarende til det internationale niveau for dette skibssegment. Særligt på området for konstruktion og udstyr af skibe er der imidlertid et betydeligt behov for at finde ækvivalente løsninger, som tilgodeser den begrænsede størrelse af disse skibe og tilpasning af regelgrundlaget til deres specifikke arbejdsområder. Dette medfører således øgede myndighedsopgaver for Søfartsstyrelsen, som skal varetages for disse skibe.

Synsintervallerne stiger med skibets størrelse, og synsvirkosomheden kræver mere personale jo større skibene er. Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn, af fartøjer på mellem 30 BT og 500 BT foretages fortrinsvis i Danmark, men kan ved enkelte tilfælde ske i udlandet, for de skibe, hvor en hændelse sker i udlandet. Administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet kræver i disse sager en større indsats fra Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsens ressourcer til rådgivning af de mindre fartøjer stiger med fartøjets størrelse, idet der bliver behov for at tage stilling til spørgsmål om ækvivalens, mere specificerede regler, ligesom spørgsmålene ikke nødvendigvis begrænser sig til spørgsmål om almindelig drift af søfartsvirksomhed.

Fartøjer på 500 BT eller derover stiller væsentligt større krav til administrationen, herunder ikke mindst i forbindelse med skibsregistrering, fordi fartøjernes værdi tilsiger, at der kan være mange panthavere, rådighedsbegrænsninger m.v., som skal registreres i registre. I forbindelse med indflagning er godkendelsesproceduren i Søfartsstyrelsen mere ressourcekrævende, da regelsættene og certifikaterne, der skal håndteres er flere.

Løbende servicering og rådgivning af redere og ansvarshavende for større skibe er ligeledes komplekst og tidskrævende, hvilket kræver flere ressourcer i Søfartsstyrelsen.

Den årlige afgift for de største erhvervsfartøjer fastsættes til 9.225 kr. om året.

De meget omfattende konventioner, som eksempelvis den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) vedrørende skibes konstruktion og sikkerhed samt den internationale konvention om forebyggelse mod forurening fra skibe (MARPOL) om forebyggelse af forurening, som begge forhandles i IMO, er eksempler på international regulering, som primært er rettet mod skibe på eller over 500 BT. Det indebærer for Søfartsstyrelsen et omfattende arbejde forbundet med at forhandle konventionerne, de tilhørende vejledninger og repræsentation i de fora, hvor forberedelsesarbejde og forhandling foregår.

Der er herudover tale om en væsentligt større tilsynsindsats for fartøjer på 500 BT eller derover, idet tilsynet retter sig mod langt flere detaljerede krav om konstruktion, maskineri og udstyr om bord.

Disse fartøjer medtager typisk større besætninger end de mellemstore skibe, hvorfor Søfartsstyrelsens ressourceforbrug på håndtering af søfartssociale forhold stiger tilsvarende.

Søfartsstyrelsens syn, herunder kontrolsyn, af fartøjer på 500 BT eller derover foretages ofte i udlandet, hvilket bl.a. skyldes, at flere af disse skibe kun sjældent eller aldrig befinder sig i Danmark. Administration, planlægning og tilstedeværelse ved synet kræver i disse sager betydelige ressourcer fra Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsens indsats i forbindelse med rådgivning er yderligere forhøjet ved de største fartøjer, idet der er en forventning om, at styrelsen foretager konkrete vurderinger af specifikke problemstillinger, gerne med kort aftræk for at hindre store tab forbundet med forsinkelser og yder en individuelt tilpasset service.

Den forbedrede adgang til data og det ændrede formål for afgiften indebærer også, at det foreslås, at der indføres forholdsmæssig betaling af årlig afgift allerede fra den første hele måned i den igangværende afgiftsperiode skibet registreres i et dansk register. I dag betales årlig afgift først for den periode i et givet år, hvor skibet den 1. marts er optaget i dansk register. For indførelse af betaling for forholdsmæssige dele af en registreringsperiode indebærer også, at der ikke gives mulighed for at spekulere i, hvornår på året et skib anmeldes til registrering.

Endelig foreslås det at der indføres automatisk tilbagebetaling af betalt årlig afgift for hele måneder, efter et skib er udslettet i løbet af en afgiftsperiode. I dag tilbagebetales kun efter anmodning og kun for skibe, som udslettes inden udgangen af august. Fremover vil Søfartsstyrelsen på eget initiativ tilbagebetale afgift for skibe, som ikke længere er registreret i dansk register, og som derfor ikke omfattes af begrundelsen for at skulle betale afgiften.

2.4. Ikraftsættelse for Grønland af ændringer til søloven og lov om sikkerhed til søs

2.4.1. Gældende ret

Søloven blev i 1994 udstedt som en ny hovedlov ved lov nr. 170 af 16. marts 1994. Det fremgår af lovens § 517, at loven ikke gælder for Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for denne landsdel med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

I § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love foretages ændringer til søloven. Det fremgår af § 6, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 526 af 7. juni 2006, at lovens § 1 og § 2 ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

Anordningsbestemmelsen i lov nr. 526 af 7. juni 2006 blev brugt til at sætte § 1, nr. 1-9, 11-24 og 26-28, i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 782 af 6. juni 2018 og kongelig anordning nr. 30 af 13. januar 2023. Lovens § 1, nr. 25, blev dog ikke sat i kraft.

Lovens § 1, nr. 10, blev ikke sat i kraft, da bestemmelsen blev ophævet ved § 3 i lov nr. 569 af 10. maj 2022.

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

I § 1 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 og i § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer foretages ændringer til lov om sikkerhed til søs.

Det fremgår af § 9, stk. 3, i lov nr. 493 af 12. maj 2010, som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, at §§ 1-5 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Anordningsbestemmelsen i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev brugt til at sætte lovens § 1, nr. 2-4, 6-7, 9, 11-14, 17-22 og 25-26 samt dele af nr. 10 og 23 i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 71 af 29. januar 2013. Lovens § 1, nr. 5, 8 og 16, samt dele af nr. 10 og 23 blev dog ikke sat i kraft.

Lovens § 1, nr. 1, blev ikke sat i kraft, da det vedrører en ændring af EU-noten. Lovens § 1, nr. 15, blev ikke sat i kraft, da bestemmelsen senere blev nyaffattet og sat i kraft for Grønland senere. Lovens § 1, nr. 24 og 27-30, blev ikke sat i kraft for Grønland på grund af særlige grønlandske forhold.

Det fremgår af § 10, stk. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012, at Erhvervsministeren ved kongelig anordning kan sætte loven helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Anordningsbestemmelsen i lov nr. 1384 af 23. december 2012 blev brugt til at sætte lovens § 5, nr. 2 og 3, i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 1031 af 24. august 2015. Lovens § 5, nr. 1, blev dog ikke sat i kraft.

Lovens § 5, nr. 4, blev ikke sat i kraft for Grønland på grund af særlige grønlandske forhold.

2.4.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Dele af ændringerne til søloven i lov nr. 526 af 7. juni 2006 og dele af ændringerne til lov om sikkerhed til søs i henholdsvis lov nr. 493 af 12. maj 2010 og lov nr. 1384 af 23. december 2012 er sat i kraft for Grønland ved en kongelig anordning. Anordningsbestemmelsen i hver lovændring kan benyttes én gang for hver af de lovændringer som fremgår i de enkelte ændringslove. Der kan udstedes én kongelig anordning pr. lovændring.

I lov nr. 526 af 7. juni 2006 blev § 1, nr. 25, ikke sat i kraft for Grønland, da de øvrige lovændringer blev sat i kraft.

I lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev § 1, nr. 5, 8 og 16, samt dele af nr. 10 og 23 ikke sat i kraft for Grønland, da de øvrige lovændringer blev sat i kraft.

I lov nr. 1384 af 23. december 2012 blev § 5, nr. 1, ikke sat

i kraft for Grønland, da de øvrige lovændringer blev sat i kraft.

Det skal være en mulighed at sætte bestemmelserne i henholdsvis søloven og lov om sikkerhed til søs i kraft for Grønland.

Det vurderes på den baggrund nødvendigt, at der skabes de fornødne hjemler til, at ændringerne til søloven og lov om sikkerhed til søs i henholdsvis lov nr. 526 af 7. juni 2006, lov nr. 493 af 12. maj 2010 og lov nr. 1384 af 23. december 2012 kan sættes i kraft for Grønland.

Det er i øvrigt i overensstemmelse med regeringsgrundlaget, da ændringerne sikrer opdatering af lovgivningen i Grønland.

2.4.3. Den foreslåede ordning

For at kunne sætte ændringen til sølovens § 47, stk. 4-8, i lov nr. 526 af 7. juni 2006 i kraft for Grønland, foreslås det, at der indsættes en ny anordningshjemmel i § 6 i lov nr. 526 af 7. juni 2006.

For at kunne sætte § 1, nr. 5, 8 og 16, samt dele af nr. 10 og 23 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 i kraft for Grønland, foreslås det, at der indsættes en ny anordningshjemmel i § 9 i lov nr. 493 af 12. maj 2010.

For at kunne sætte ændringen til lov om sikkerhed til søs, § 4, stk. 3, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 i kraft for Grønland, foreslås det, at der indsættes en ny anordningshjemmel i § 10 i lov nr. 1384 af 23. december 2012.

De foreslåede ændringer vil således give mulighed for, at sætte de lovændringer i kraft for Grønland, som ikke allerede er sat i kraft.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslagets del om lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning samt om anordningshjemler har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for hverken stat, kommuner eller regioner.

Forhøjelsen af den årlige afgift vil indebære øgede udgifter for de myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistrene eller Fartøjsfortegnelsen.

Søfartsstyrelsen vil opnå et større økonomisk råderum ved at hæve afgiften. Undtagelsen af afgiftspligt for færger til småøer vil indebære en mindre økonomisk fordel for de berørte kommuner. Tilbagebetaling af større dele af betalt årlig afgift for skibe som udslettes af registrene vil også komme myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistrene eller Fartøjsfortegnelsen til gode.

Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med de 7 principper om digitaliseringsklar lovgivning.

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

Det vurderes, at lovforslaget har administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lovforslaget vurderes at medføre begrænsede merudgifter for myndighederne i straffesagskæden, som kan håndteres inden for myndighedernes eksisterende økonomiske rammer.

Disse konsekvenser vurderes dog at være under 4 mio. kr.

Forhøjelsen af den årlige afgift indebærer en forhøjelse af omkostningerne ved at have et skib registreret i et dansk register.

Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe indebærer, at pligten indtræder straks. Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af udslettelse af et skib i registret indebærer en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget ikke har væsentlige administrative konsekvenser for borgerene.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder statsstøtte for så vidt angår fritagelse fra den årlige afgift for visse fartøjer. Fritagelsen fra afgiften vil blive tildelt i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning har i perioden fra den 3. juli til den 22. august 2024 (50 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverfor-

ening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Tursejlere, Fagbevægelsens Hovedorganisation, 3F Sømændene, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Forenede Danske Motorejere, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Marstal Navigationsskole, Martec, Metal Maritime, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Sølovsudvalget og Sø- og Handelsretten.

Et udkast til lovforslag om ændring af søloven har i perioden fra den 24. september til den 4. november 2024 (41 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Arbejdstilsynet, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorgani-

sation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Tursejlere, Data-tilsynet, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsstyrelsens Området for Bedre Regulering, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund - 3F Sømændene, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Marstal Navigationsskole, Martec, Maskinmestrenes Forening, Metal Maritime, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Sølovsudvalget, Sø- og Handelsretten og Uddannelses- og Forskningsstyrelsen.

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	Søfartsstyrelsen vil opnå et større økonomisk råderum ved at hæve afgiften. Undtagelsen af afgiftspligt for færger til småøer vil indebære en mindre økonomisk fordel for de berørte kommuner. Tilbagebetaling af større dele af betalt årlig afgift for skibe som udslettes af registre vil også komme myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistre eller Fartøjsfortegnelsen til gode.	Forhøjelsen af den årlige afgift vil indebære øgede udgifter for de myndigheder, som ejer skibe registreret i skibsregistre eller Fartøjsfortegnelsen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Forhøjelsen af den årlige afgift indebærer en forhøjelse af omkostningerne ved at have et skib registreret i dansk register.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Forslaget om automatisk tilbagebetaling i tilfælde af et skibsudslettelse af registret indebærer en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet.	Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. Forslaget om betaling af forholdsmæssig årlig afgift for skibe, indebærer, at pligten indtræder straks.
Administrative konsekvenser for borgerne		Det vurderes, at lovforslaget ikke har væsentlige administrative konsekvenser for borgere.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
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

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

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

Det foreslås, i § 29 e, at indsætte et nyt *stk. 3*, hvor det fremgår, at retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i visse overtrædel-

ser af straffeloven, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten.

Det fremgår af straffelovens § 79, at man kan miste retten til at udøve sin erhvervsaktivitet, hvis man dømmes for strafbart forhold, såfremt det udviste forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Der indføres en mulighed for ved dom at frakende en søfarende retten til at gøre tjeneste om bord, hvis den pågældende er dømt for visse overtrædelser af straffeloven og sådanne overtrædelser er begået om bord eller i nær relation til tjenesten. Det er hensigten, at denne mulighed skal kunne bringes i anvendelse også i forhold, der ikke opfylder kriteriet i straffelovens § 79 om nærliggende fare for stillingsmisbrug, men som måtte være egnet til at fremkalde utryghed om bord.

For så vidt angår spørgsmålet om frakendelsens karakter, er bestemmelsen udformet, så den tager hensyn til, at lovovertrædelsen skal være sket om bord eller i relation til tjenesten. Det tidsmæssige aspekt følger de eksisterende rammer i den nuværende § 29 e i lov om sikkerhed til søs, hvorefter frakendelsen kan ske ubetinget eller betinget (sidstnævnte

under formildende omstændigheder) og for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

De konkrete overtrædelser af straffeloven, der tænkes indeholdt i denne ordning er navnlig forbrydelser, der er rettet mod en eller flere enkeltpersoner, og som er egnet til at skabe utryghed på arbejdspladsen. Når skibet for en længere periode fungerer både som arbejdsplads og hjem for den søfarende, der udsættes for overtrædelser af straffeloven, får det en særlig karakter, da den søfarende ikke på samme måde som på land har mulighed for at komme væk.

Konkret er hensigten således, at de straffelovsovertrædelser, der skal kunne føre til rettighedsfrakendelse, er brandstiftelse (straffelovens § 180), voldtægt (§ 216), at skaffe sig samleje ved groft misbrug (§ 220), grooming (§ 231), blufærdighedskrænkelser (§ 232), drab (§ 237), uagtsomt manddrab (§ 241), chikane (§ 242), vold (§§ 244-246), uagtsomt legemsbeskadigelse (§ 249), fareforvoldelse (§ 252), frihedsberøvelse (§ 261), uberettiget fotografering og videregivelse (§ 264 a og d), trusler (§ 266) og røveri (§ 288), og hvor ofret har en arbejdsmæssig relation til gerningsmanden.

Det bør i vurderingen af rettighedsfrakendelsen indgå som skærpende omstændighed, hvis gerningsmanden har en ledende stilling i forhold til ofret.

Det er hensigten, at samtlige domme vedrørende ovennævnte forbrydelser med vilkår om fængselsstraf, herunder betingede fængselsdomme, skal kunne føre til frakendelse. Omstændighederne kan dog i særlige tilfælde tale for, at også forhold, der alene straffes med bøde, omfattes, hvis forholdet skønnes egnet til at fremkalde utryghed om bord. Ved vurderingen af om frakendelse efter den foreslåede § 29 e, stk. 3, skal ske, forudsættes der lagt afgørende vægt på grovheden af den eller de begåede forseelser.

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

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

Det foreslås derudover, at der i forlængelse af ovenstående indsættes et nyt *stk. 4*, hvor det fremgår, at lovens bestemmelser om frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også finder anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.

Hovedparten af de relevante straffelovsovertrædelser vil forventelig finde sted om bord på et skib, hvor der er dansk strafferetlig jurisdiktion. Siget med lovændringen er imidlertid bredere end blot hændelser, der sker på selve arbejdspladsen, og vil tillige kunne omfatte handlinger foretaget i

land. Det må lægges til grund, at en betydelig del af disse tilfælde vil finde sted i fremmed havn, altså uden for dansk strafferetlig jurisdiktion.

Det følger af straffelovens § 11, at hvis en person, der har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller har lignende fast ophold her i landet, i en fremmed stat straffes for en handling, der efter dansk ret kan medføre frakendelse eller fortabelse af kald eller erhverv eller anden rettighed, kan frakendelse heraf ske efter offentlig påtale her i landet.

Efter straffelovens § 11, jf. den foreslåede § 29 e, stk. 4, kan der således ske frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord, hvis en dansk statsborger eller en person, der er bosat i Danmark m.v., i et andet land er straffet for en overtrædelse, der efter lov om sikkerhed til søs kan medføre frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord.

Stk. 3-7 bliver herefter stk. 5-9.

Til nr. 2

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

Til § 2

Til nr. 1

Ifølge den gældende § 2, nr. 8, forstås ved en STCW-F-konventionspåtegning, et søneringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønering og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 (STCW-F-konventionen).

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

Den 1. januar 2026 vil en revideret STCW-F-konvention træde i kraft. Arbejdet med revisionen har været i gang i en årrække i FN’s Søfartsorganisation, IMO, og der er en del ændringer i forhold til den oprindelige konvention. Referencen i den reviderede lov skal derfor være til den reviderede STCW-F-konvention.

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

Til nr. 2

Det fremgår af den gældende § 6, stk. 2, at beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventio-

nens reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med skemaerne.

Det foreslås, at der i § 6, stk. 2, efter »original« indsættes »papirform eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form« og efter »og« indsættes »skal uanset formatet«.

Med den foreslåede ændring vil der blive mulighed for elektroniske beviser om bord. Dette vil ske ved formuleringen om, at beviserne skal forefindes om bord i enten original eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form.

Til nr. 3

§ 6, stk. 3, regulerer, at Søfartsstyrelsen for passagerskibe og tankskibe kan forøge eller formindske de i § 6, stk. 2, anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal. I medfør af bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler kan Søfartsstyrelsen tillige forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav ved sejlads i ethvert skib med særlige manøvreegenskaber, ved sejlads i skibe med særlig udrustning eller særligt udstyr og ved sejlads med skibe af særlig konstruktion.

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

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

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

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

Ændringen vil medføre at reglerne bliver mere overskuelige, idet alle undtagelsesbestemmelserne herefter vil være samlet i lov om skibes besætning. Bekendtgørelsen vil kunne ophæves samtidig med lovens ikrafttræden.

Til nr. 4

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

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

Ændringen vil medføre at reglerne gøres mere overskuelige, idet alle undtagelsesbestemmelserne herefter vil samles et sted. Bekendtgørelsen vil herefter kunne ophæves. Det bemærkes, at bestemmelsen i bekendtgørelse nr. 916 af 23. juni 2023 ikke gælder i Grønland. Dette skyldes, at Grønland har et forbehold for STCW-konventionen, hvorfor der ikke for Grønland er defineret et kystfart-område efter samme konvention. Indtil Grønland en dag måtte vælge at tiltræde STCW-konventionen, kan der altså ikke i konventionens forstand indgås aftaler vedrørende grønlandske farvande.

Til nr. 5

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

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

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

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

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

Det foreslås endvidere, at der i § 6 tilføjes et *stk. 8*, som en undtagelsesbestemmelse for det geografiske farvandskrav nævnt i *stk. 7*.

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

Hvor *stk. 7* vil give visse skibe mulighed for at anvende en ny besætningskategori inden for indre dansk territorialfarvand, fastlægger *stk. 8*, at undtagelsesvis fart uden for indre dansk territorialfarvand vil kunne tillades den samme gruppe af skibe på visse betingelser.

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

Til § 3

Til nr. 1

Efter de gældende regler i sølovens § 15 a betaler ejere af skibe en årlig afgift for hvert skib, der er registreret i skibsregisteret eller Fartøjsfortegnelsen. Afgiften er fastsat efter skibets størrelse i bruttotonnage og i visse tilfælde skibets anvendelse. Afgiften er inddelt i følgende grupper:

- Fritidsfartøjer med en BT fra 0 til 20 betaler 800 kr. om året.
- Fritidsskibe med en BT på 20 eller mere betaler 1.600 kr. om året.
- Mindre erhvervsskibe med en BT fra 0 til 30 betaler 300 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 30 eller indtil 500 betaler 1.600 kr. om året.
- Erhvervsskibe med en BT på 500 eller mere betaler 2.400 kr. om året.

Følgende typer af skibe er ikke omfattet af pligten til at betale årlig afgift:

- Skibe under bygning optaget i Skibsbygningsregisteret.
- Skibe registreret i dansk register, men som midlertidigt er bareboatregistreret til et udenlandsk register på et bareboat certeparti.
- Skibe med hjemsted i Grønland og hvis ejer har adresse i Grønland.
- Bevaringsværdige skibe, som er opført på Skibsbevaringsfondens liste over skibe, der er erklæret bevaringsværdige.

Det foreslås i § 15 a, *stk. 1*, at såvel registrerede ejere som noterede befragtere forpligtes til at betale årlig afgift.

Formålet med lovændringen er at bringe ordlyden af, hvem der er forpligtet til at indbetale årlig afgift, på linje med den faktiske situation efter indførelse af Det Digitale Skibsregister (DSRG), idet der ikke længere sker ”registrering”, men notering af bareboatbefragteren af et skib, som er registreret i dansk register på grundlag af en bareboat aftale.

Den foreslåede ændring medfører ingen materielle ændringer.

Det foreslås i § 15 a, *stk. 2*, generelt at hæve satserne for den årlige afgift ved at forenkle bestemmelsens opbygning, indføre ensartede afgifter for alle skibe med en given bruttotonnage uden hensyntagen til skibets anvendelse og begrænse antallet af skibe, for hvilke der ikke skal betales årlig afgift.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at den årlige afgift fremover for følgende grupper af skibe vil indebære følgende årlige afgifter:

- For fritidsskibe med en bruttotonnage under 20 hæves den årlige afgift fra 800 kr. til 1.025 kr.
- For fritidsskibe med en bruttotonnage på 20 eller mere, men under 30 sænkes den årlige afgift fra 1.600 kr. til 1.025 kr.
- For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 hæves den årlige afgift fra 300 kr. til 1.025 kr.
- For skibe med en bruttotonnage mellem 30 og 500 hæves den årlige afgift fra 1.600 kr. til 3.075 kr.
- For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover hæves den årlige afgift fra 2.400 kr. til 9.225 kr.

Med henblik på at simplificere afgiftsordningen, skal fritidsskibe med en BT på 20 eller derover, men under 30, fremover alene betale en årlig afgift på 1.025 kr. Disse skibe har med de hidtidige satser skullet betale en årlig afgift på 1.600 kr., men opnår nu en besparelse, fordi bruttotonnagen på den laveste afgiftsgruppe hæves fra 20 BT til 30 BT, for at nå målet om en enklere ordning.

For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 betales der fremadrettet afgift svarende til skibets tonnage og de ovennævnte takster. Det betyder, at alle sådanne skibe med en BT under 30 skal betale 1.025 kr. i årlig afgift, og at alle sådanne skibe med en bruttotonnage mellem 30 og

500 skal betale 3.075 kr., samt at skibe med en bruttotonnage over 500 skal betale 9.225 kr.

Det foreslås i § 15 a, stk. 3, at afgiften for skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregister-tonnage, blive fastsat efter stk. 2 på baggrund af skibets bruttoregister-tonnage.

For at undgå kostbare ommålinger af de ældre fartøjer, der ikke er målt efter de nye måleregler og derfor ikke har en registreret bruttotonnage, er det valgt at sidestille bruttoregister-tonnage (BRT) med bruttotonnage (BT) i relation til fastsættelsen af de årlige afgifter. Det bemærkes, at det ikke er muligt at omregne fra BRT til BT uden at foretage en ommåling af skibet.

Det foreslås i § 15 a, stk. 4, at i de tilfælde, hvor Søfartsstyrelsens registre på nuværende tidspunkt hverken indeholder oplysninger om skibets bruttotonnage eller bruttoregister-tonnage, fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage på under 30, jf. stk. 2, nr. 1. Fremadrettet vil alle skibe, der optages i registre, indeholde oplysninger om BT.

Det foreslås i § 15 a, stk. 5, at ejere af skibe med bevaringsstatus, er fritaget for betaling af årlig afgift.

Da Skibsbevaringsfonden på sin hjemmeside fører en offentligt tilgængelig liste over skibe, som er erklæret bevaringsværdige, foreslås bestemmelsens ordlyd ændret, således at oplysningen om et skibs bevaringsværdighed autoritativt konstateres på listen og ikke ved indkaldelse af bevaringsværdighedserklæring for hvert skib årligt forud og for hver afgiftsperiode. Det er en løsning, som er administrativt mindre belastende både for ejere af bevaringsværdige skibe og for Søfartsstyrelsen. Der er tale om en videreførelse af gældende ret, da bevaringsværdige skibe på nuværende tidspunkt heller ikke betaler en årlig afgift.

Det foreslås i § 15 a, stk. 6, at give skibe, hvis sejlads er omfattet af § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, mulighed for at få refunderet betaling af årlig afgift. Refusionen tjener til at understøtte ”Landevejsprincippet”, således at prisen pr. km for at komme frem og tilbage til en mindre ø, svarer til hvad det koster at transportere sig ad vej over en tilsvarende distance.

Det er vurderingen, at selvom det ville være optimalt helt at undtage sådanne skibe fra årlig afgift, så vurderes det ikke at være muligt ét år i forvejen at udpege præcist, hvilke skibe, der vil besejle en bestemt rute i den pågældende periode. Det er hensigten, at ejeren af et skib, som kan opnå refusion efter § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, skal betale årlig afgift i forbindelse med den generelle opkrævning. Ejeren kan så anmode om refusion, evt. forholdsmæssigt, af betalt årlig afgift ved den næstfølgende periodes start. Anmodning om refusion vil være underlagt almindelige forældelsesregler og skal vedlægges dokumentation for, at skibet har besejlet en af de i § 21 b nævnte ruter.

Det foreslås i § 15 a, stk. 7, at for skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland, eller af juridiske personer, der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-5 ikke anvendelse.

Forslaget svarer til den gældende § 15 a, stk. 7.

Indtil da foreslås det at fastholde den eksisterende bestemmelse, som modsætningsvist indebærer, at skibe, som har hjemsted i Grønland, men hvis ejer er bosiddende i den sydlige del af riget er omfattet af forpligtelsen til at betale årlig afgift. Aktuelt er der kun ganske få skibe, som i medfør af denne modsætningslutning betaler årlig afgift. Imidlertid ville en ophævelse af bestemmelsen for end årlig afgift sættes i kraft for alle skibe med hjemsted i Grønland, åbne for en omgåelse af pligten til at betale årlig afgift for alle skibe i skibsregistret og Fartøjsfortegnelsen, som ikke er fiskeskibe, fordi de uden konsekvenser kan vælge at ændre hjemsted til Grønland og dermed ikke være omfattet af årlig afgift.

Det foreslås i § 15 a, stk. 8, at skibe, der er bareboatet ud af et af de danske registre, ikke skal betale afgift, så længe skibet i bareboatperioden bærer fremmed flag. Dette gælder uanset, at skibet i bareboatperioden fortsat vil være optaget i det danske register, skibet er bareboatet ud fra.

Det foreslås i § 15 a, stk. 9, at afgiftssatserne kan pris- og indeksreguleres højst en gang årligt. Erhvervsministeren beslutter, hvornår regulering skal ske, og enhver regulering vil ske ved udstedelse af bekendtgørelse.

Til nr. 2

§ 15 b i søloven indeholder nærmere regler om betaling af årlig afgift, herunder, at den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Skibe, for hvilke der er betalt årlig afgift, og som efterfølgende udslettes af registret i en afgiftsperiode inden den 31. august samme år, kan efter udslettelsen anmode om at få refunderet halvdelen af den årlige afgift. Søfartsstyrelsen foretager herefter refusion af halvdelen af den indbetalte årlige afgift.

Erhvervsministeren er bemyndiget til at fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringsskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift. Bemyndigelsen er udnyttet ved fastsættelse af regler i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat registrering, og rettigheder over skibe i Dansk Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark.

Det foreslås at nyaffatte sølovens § 15 b med henblik på at foretage sproglige tilpasninger som konsekvens af indførel-

sen af Det Digitale Skibsregister samt for at justere adgangen for Søfartsstyrelsen til at tilbagebetale afgift.

Det foreslås i § 15 b, stk. 1, at registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen.

Ændringen er en konsekvens af, at der efter indførelsen af Det Digitale Skibsregister ikke længere sker egentlig registrering af befragtere, men derimod en notering.

Ændringen indebærer også, at den eksisterende § 15 b, stk. 3, hvorefter en registreret bareboatbefragter har pligt til at betale afgift, bliver overflødig og derfor ikke indgår i nyaf-fatningen.

Ændringen medfører herudover ingen ændringer af gældende ret.

Det foreslås i § 15 b, stk. 2, at ejes skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejes skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabsliggende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Der er alene tale om en sproglig ændring af benævnelsen ”skibet” til det mere generiske ”skibe”, som i øvrigt anvendes i sølovens bestemmelser om årlig afgift. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i § 15 b, stk. 3, at den årlige afgift forfalder hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts samme år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4. Bestemmelsen er en sproglig tilpasning af den eksisterende § 15 b, stk. 4.

Det foreslås i § 15 b, stk. 4, at for skibe, som optages i dansk register mellem 1. marts og inden udgangen af februar det følgende år, forfalder en forholdsmæssig afgift for alle hele måneder, skibet er registreret indtil den førstkomende 1. marts.

Formålet med ændringen er at effektivisere ordningen med årlig afgift, således at det tidspunkt, hvorfra betaling af årlig afgift skal ske, afspejler hele den periode, hvor et skib faktisk er registreret i skibsregistret. I dag er det sådan, at ethvert skib, som anmeldes til registrering efter den sidste dag i februar et givent år, først opkræves årlig afgift for den næstkommende periode.

Med indførelsen af Det Digitale Skibsregister og den dermed forbedrede adgang til data og træk på data, kan der opkræves årlig afgift også for ”skæve” perioder. Endvidere vil det mindske muligheden for at spekulere i, hvornår et skib anmeldes til registrering med henblik på at undgå at betale årlig afgift det første år, et skib er registreret.

Det foreslås i § 15 b, stk. 5, at udslettes et skib fra dansk register inden den 1. marts i en afgiftsperiode, tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter

udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.

Samtidig med forslaget om indførelse af forholdsmæssig betaling af årlig afgift, som beskrevet ovenfor, foreslås den hidtidige ordning for delvis tilbagebetaling af indbetalt årlig afgift ændret tilsvarende. Endvidere foreslås tilbagebetaling ændret fra en ordning, hvor tilbagebetaling sker efter ansøgning, til en ordning hvor Søfartsstyrelsen automatisk gennemfører tilbagebetaling, når betingelserne er til stede.

Muligheden for delvis tilbagebetaling af årlig afgift vil fortsat gælde, når et skib udslettes af skibsregistret. Det er således ikke muligt at få betalt årlig afgift tilbage, blot fordi skibet skifter ejer i en afgiftsperiode. Da parterne ved overdragelse af skibet inter partes kan tage højde for den betalte årlige afgift, og da det ville medføre øget administration, foreslås det ikke at lade ejerskifte af skib omfatte af tilbagebetalingsmuligheden.

Det foreslås i § 15 b, stk. 6, at erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling af årlig afgift, herunder tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringsskrivelser, rykkergebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift. Bestemmelsen indeholder en tilføjelse til den eksisterende § 15 b, stk. 6, idet erhvervsministeren med den foreslåede bestemmelse bemyndiges til også at fastsætte regler om tidspunktet for betaling af årlig afgift.

Det foreslås at indsætte mulighed for at fastsætte bestemmelser om tidspunkt for betaling. Det foreslås, fordi det erfaringsmæssigt gennem de sidste 11 år har vist sig at være upraktisk at udsende samtlige opkrævninger samtidig.

Derudover er der foretaget en sproglig præcisering i forhold til den del af bestemmelsen, der vedrører gebyrer, således, at det fremgår udtrykkeligt, at der er tale om rykkergebyrer.

Rykkergebyret kan kun dække omkostninger forbundet med inddrivelsen, og dets størrelse beregnes ud fra styrelsens faktiske omkostninger forbundet med opgaven. Det tilstræbes, at der med opkrævning af rykkergebyr vil være fuld omkostningsdækning.

Der er i dag indsat bestemmelser om betaling af årlig afgift i overensstemmelse med ovenstående i kapitel 14 i bekendtgørelse nr. 35 af 13. januar 2023 om registrering af skibe, herunder bareboat-registrering, og rettigheder over skibe i Dansk Skibsregister, Dansk Internationalt Skibsregister og optagelse i Fartøjsfortegnelsen og om årlig afgift af skibe med hjemsted i Danmark gældende for skibe med hjemsted i Danmark. Den tilsvarende bekendtgørelse for skibe med hjemsted i Grønland indeholder i dag ikke bestemmelser om årlig afgift, fordi sølovens bestemmelser om årlig afgift ikke gælder for skibe, hjemmehørende i Grønland, som ejes af en person, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland.

Til § 4

Til nr. 1

Det fremgår af den gældende § 6, stk. 2, 1. pkt., i lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love, at lovens § 1 og § 2 ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

§ 1, nr. 1-9, 11-24 og 26-28 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 blev sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 782 af 6. juni 2018 og kongelig anordning nr. 30 af 13. januar 2023. Lovens § 1, nr. 25, blev dog ikke sat i kraft.

Lovens § 1, nr. 25, vedrører indsættelsen af sølovens § 47, stk. 4-8, som omhandler fiskerirettigheder og i hvilket omfang fiskerirettigheder omfattes af en rettighed over et skib.

Ændringen til sølovens § 47 skal også kunne sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at der indsættes et nyt *stk. 3* i § 6 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 således, at lovens § 1, nr. 25, vil kunne sættes i kraft for Grønland, med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Det foreslås i § 6, *stk. 3*, at lovens § 1, nr. 25, som ikke i medfør af *stk. 2* er sat i kraft for Grønland, ved 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 sølovens § 47, stk. 4-8, i kraft for Grønland.

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

Til § 5

Til nr. 1

Det fremgår af den gældende § 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, som ændret ved lov nr. 1773 af 28. december 2023, at §§ 1-5 ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

§ 1, nr. 2-4, 6-7, 9, 11-14, 17-22 og 25-26 samt dele af nr. 10 og 23 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 71 af 29. januar 2013. Lovens § 1, nr. 5, 8 og 16 samt dele af nr. 10 og 23 blev dog ikke sat i kraft.

Baggrunden for, at ændringerne i lovens § 1, nr. 5, 8 og 16 ikke er sat i kraft for Grønland sammen med de andre ændringer skyldes, at bestemmelserne har sammenhæng med lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., og denne lov endnu ikke er sat i kraft for Grønland. Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kan sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning, hvilket forventes at ske inden for en

kortere tidshorisont. I samme anordning skal ændringerne i lovens § 1, nr. 5, 8 og 16, også kunne sættes i kraft.

Lovens § 1, nr. 5, vedrører indsættelsen af § 3, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs og giver erhvervsministeren hjemmel til for udenlandske skibe, der er omfattet af loven, at fastsætte regler om de forhold, som er omfattet af FN's Internationale Arbejdsorganisations Konvention om søfarendes arbejdsforhold.

Lovens § 1, nr. 8, vedrører en ændring af § 14, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, som giver Søfartsstyrelsen mulighed for at tilbageholde et skib, hvis der fx konstateres overtrædelser af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Lovens § 1, nr. 16, vedrører indsættelsen af § 20 b i lov om sikkerhed til søs, som giver Søfartsstyrelsen hjemmel til udstedelse af foreskrevne certifikater og anden dokumentation efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Ændringerne, som er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., skal også kunne sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at der indsættes et nyt *stk. 4* i § 9 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 således at lovens § 1, nr. 5, 8 og 16 samt dele af nr. 10 og 23 vil kunne sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Det foreslås i § 9, *stk. 4*, at de dele af loven, som ikke i medfør af *stk. 3* er sat i kraft for Grønland, ved 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 bestemmelser, som er relateret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i kraft for Grønland.

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

Til § 6

Til nr. 1

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

§ 5, nr. 2 og 3, i lov nr. 1384 af 23. december 2012 blev sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 1031 af 24. august 2015. Lovens § 5, nr. 1, blev dog ikke sat i kraft.

Baggrunden for, at ændringen ikke er sat i kraft for Grønland sammen med de andre ændringer skyldes, at bestemmelsen har sammenhæng med lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, som gennemfører Europa-Parla-

mentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF, og denne er ikke sat i kraft for Grønland.

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

§ 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs giver erhvervsministeren hjemmel til at kunne fastsætte regler om anmeldelsespligt til danske og udenlandske søfartsmyndigheder vedrørende ulykker og andre hændelser til søs og om danske myndigheders indberetning heraf til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.

Ændringen til § 4, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs skal også kunne sættes i kraft for Grønland. Det foreslås, at der indsættes et nyt stykke efter stk. 2 i § 10 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 således at lovens § 5, nr. 1, kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Det foreslås i § 10, stk. 3, at lovens § 5, nr. 1, som ikke i medfør af stk. 2 er sat i kraft for Grønland, ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

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

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

Til § 7

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 27. februar 2025.

Regulering, som har direkte konsekvenser for erhvervslivet, skal som hovedregel træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli. Det letter virksomhedernes arbejde med at holde sig orienteret om ny regulering. I dette tilfælde fraviges de faste ikrafttrædelsesdatoer. Med ikrafttræden i februar 2025 kan lovændringerne implementeres, således de får virkning for de årlige afgifter allerede i 2025, idet disse forfalder 1. marts som affattet ved lovforslagets § 3, nr. 2.

Til § 8

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 Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

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

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

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

Søloven er fortsat et rigsansliggende for både Færøerne og Grønland, og forslaget til ændringer i søloven vil derfor ved kongelige anordninger kunne sættes i kraft der med de fornødne tilpasninger. Dog er skibsregistrering et hjemmestyreansliggende på Færøerne, og lovforslaget vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne.

Den gældende lov om Dansk Internationalt Skibsregister er ikke sat i kraft for Grønland. Skibe hjemmehørende i Grønland kan derfor i dag ikke registreres i Dansk Internationalt Skibsregister. Såfremt loven sættes i kraft for Grønland, vil denne ændring også kunne sættes i kraft.

Det foreslås derfor i *stk. 2*, at § 1, nr. 1-2, § 2, nr. 1-5, og § 3, nr. 1 og 2, som vedrører ændringer til lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning og søloven, ved en kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Det er i øvrigt i overensstemmelse med regeringsgrundlaget, da ændringerne sikrer opdatering af lovgivningen i Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 221 af 11. februar 2022, som ændret ved § 3 i lov nr. 243 af 7. marts 2023 og ved § 1 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 29 e ---</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p> <p><i>Stk. 3. Ubetinget frakendelse efter stk. 1 og 2 sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.</i></p> <p><i>Stk. 4. Frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget, sender anklagemyndigheden vedkommendes sønæringsbevis, duelighedsbevis eller speedbådsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Er retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra endelig dom. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.</i></p> <p><i>Stk. 5-7. ---</i></p>	<p>1. I § 29 e indsættes efter stk. 2 som nye stykker:</p> <p>»<i>Stk. 3. Retten til at gøre tjeneste om bord kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i overtrædelser af straffeloven, såfremt forbrydelsen er sket om bord eller i relation til tjenesten, og forbrydelsen er egnet til at fremkalde utryghed om bord.</i></p> <p><i>Stk. 4. Stk. 1-3 finder med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.</i>«</p> <p>Stk. 3-7 bliver herefter stk. 5-9.</p>
<p>§ 29 e</p> <p><i>Stk. 4. Frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styr-</i></p>	<p>2. I § 29 e, <i>stk. 3</i>, der bliver <i>stk. 5</i>, ændres »<i>stk. 1 og 2</i>« til »<i>stk. 1-3</i>«.</p>

<p>mand eller maskinmester ubetinget, sender anklagemyndigheden vedkommendes sønæringsbevis, duelighedsbevis eller speedbådsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Er retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra endelig dom. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.</p> <p><i>Stk. 5-7. ---</i></p>	
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2024, som ændret ved § 5 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 2. ---</p> <p>1-7) ---</p> <p>8) »STCW-F-konventionspåtegning«: Søværingsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om søværning og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 (STCW-F-konventionen).</p> <p>9-15)---</p>	<p>1. I § 2, nr. 8, indsættes efter »1995«: »med senere ændringer«.</p>
<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegningen i overensstemmelse med</p>	<p>2. I § 6, stk. 2, indsættes efter »original«: »papirform eller i en flagstatsgodkendt elektronisk form« og efter »og« indsættes: »skal uanset formatet«.</p>

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

<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2-6. ---</i></p>	<p>5. I § 6 indsættes som nye stykker:</p> <p>»<i>Stk. 7.</i> Uanset de i stk. 2 påkrævede uddannelsesniveauer og bevispåtegninger kan skibsførere og navigationsofficerer i passagerskibe under 500 BT i stedet besidde et bevis i henhold til skemaet nedenfor, såfremt skibets besætningsfastsættelse giver mulighed for det:</p> <table border="1" data-bbox="603 555 1279 808"> <tr> <td data-bbox="603 555 751 656">Brutto-tonnage</td> <td colspan="2" data-bbox="751 555 1279 656">Passagerskib i fart i indre territorialfarvand</td> </tr> <tr> <td data-bbox="603 656 751 707"></td> <td data-bbox="751 656 954 707">Skibsfører</td> <td data-bbox="954 656 1279 707">Styrmand</td> </tr> <tr> <td data-bbox="603 707 751 808">20-499</td> <td data-bbox="751 707 954 808">Færgefører</td> <td data-bbox="954 707 1279 808">Færgenavigatør</td> </tr> </table> <p>»<i>Stk. 8.</i> Uanset afgrænsningen af fartsområde i skemaet i stk. 7, kan Søfartsstyrelsen ud fra en konkret vurdering tillade undtagelsesvis sejlads uden for indre dansk territorialfarvand med et passagerskib, som er omfattet af skemaet, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet behørig foranstaltninger til sikring af sejladsen. En sådan sejlads er dog altid begrænset til det havområde, som er fastsat i passagerskibets fartstilladelse, og skal altid ske under gunstige vejrforhold og uden passagerer om bord.«</p>	Brutto-tonnage	Passagerskib i fart i indre territorialfarvand			Skibsfører	Styrmand	20-499	Færgefører	Færgenavigatør
Brutto-tonnage	Passagerskib i fart i indre territorialfarvand									
	Skibsfører	Styrmand								
20-499	Færgefører	Færgenavigatør								
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1013 af 29. juni 2023, som ændret blandt andet ved § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012 og ved § 1 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:</p>									
<p>§ 15 a</p> <p>Ejere af skibe, der er optaget i skibsregisteret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For skibe med en bruttonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr., jf. dog stk. 10.</p>	<p>1. § 15 a affattes således:</p> <p>»§ 15 a. Registrerede ejere og noterede befragtere af skibe, der er optaget i skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret, jf. dog stk. 5.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den årlige afgift beregnes på grundlag af skibets bruttonnage på følgende måde:</p>									

1) For skibe med en bruttotonnage på under 30 udgør den årlige afgift 1.025 kr.

2) For skibe med en bruttotonnage på mellem 30 og 500 udgør den årlige afgift 3.075 kr.

3) For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 9.225 kr.

Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr., jf. dog stk. 10.

Stk. 3. For skibe, der alene er registreret med en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2, på baggrund af denne.

Stk. 4. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 2.400 kr.

Stk. 4. For skibe, som hverken er registreret med en bruttotonnage eller bruttoregistertonnage, fastsættes den årlige afgift som for skibe med en bruttotonnage på under 30, jf. stk. 2, nr. 1.

Stk. 5. For skibe, der alene har en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 og 10 på baggrund af skibets bruttoregistertonnage.

Stk. 5. Ejere af skibe med bevaringsstatus, er fritaget for betaling af årlig afgift.

Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller en målt bruttoregistertonnage, udgør afgiften 800 kr.

Stk. 6. Ejere kan anmode Søfartsstyrelsen om refusion af årlig afgift for skibe, der har været anvendt som passagerskibe i en hel afgiftsperiode, og som besejler færgeruter, der er omfattet af ordningen i § 21 b i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Stk. 7. For skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-6 og 10 ikke anvendelse.

Stk. 7. Stk. 1-5 finder ikke anvendelse for skibe, hjemmehørende i Grønland, som ejes af en person med bopæl i Grønland, eller af juridiske personer med hjemsted i Grønland.

Stk. 8. For skibe, der i medfør af § 24 på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet natio-

Stk. 8. Stk. 1-6 finder ikke anvendelse for skibe, der i medfør af § 24, på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale, er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.

nalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 og 10 ikke anvendelse.

Stk. 9. Skibe, der af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige gennem udstedelse af bevaringsværdighedserklæring, fritages for betaling af årlige afgifter efter denne paragraf.

Stk. 10. For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 300 kr.

§ 15 b

Den registrerede ejer af skibet er forpligtet til at indbetale den skyldige afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejers skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibet af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Er skibet registreret på baggrund af en bareboatbefragtningsaftale, påhviler afgiften den registrerede bareboatbefragter i registeret.

Stk. 4. Den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Stk. 9. De årlige afgifter efter stk. 2 pris- og lønreguleres højst en gang årligt med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb. Erhvervsministeren bekendtgør, når regulering skal finde sted.«

2. § 15 b affattes således:

»§ 15 b. Registrerede ejere eller noterede befragtere af skibe, er forpligtede til at betale forfalden årlig afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejers skibe af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling.

Ejers skibe af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Årlig afgift forfalder hver den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. For skibe, som optages i dansk register eller ændrer anvendelse eller opnår status som bevaringsværdigt i perioden fra den 1. marts og til udgangen af februar, forfalder en forholdsmæssig afgift for de hele måneder, skibet er registreret indtil den førstkom-mende 1. marts.

<p><i>Stk. 5.</i> Slettes et skib, der er betalt afgift for, fra registeret inden den 31. august, vil Søfartsstyrelsen efter forudgående ansøgning refundere halvdelen af den betalte afgift for det pågældende år. Ansøgning om refusion skal være Søfartsstyrelsen i hænde senest ved udgangen af det år, hvor skibet er slettet.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Erhvervsministeren kan fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.</p>	<p><i>Stk. 5.</i> Udslettes et skib fra dansk register eller opnår det status som bevaringsværdigt inden den 1. marts, tilbagebetaler Søfartsstyrelsen indbetalt afgift for de hele måneder efter udslettelsestidspunktet og indtil den 1. marts i det følgende afgiftsår.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling af årlig afgift, herunder tidspunkt for betaling, betalingsmåden, frister for indbetaling, frister for tilbagebetaling, erindringskrivelser, rykkergebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>I lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og forskellige andre love (Digital skibsregistrering, pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder, fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted), som ændret ved § 3 i lov nr. 504 af 12. juni 2009, § 6 i lov nr. 270 af 26. marts 2019 og § 3 i lov nr. 569 af 10. maj 2022, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p>	<p>1. I § 6 indsættes som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Lovens § 1, nr. 25, som ikke i medfør af stk. 2 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p>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 (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved § 4 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 4 i lov</p>

	nr. 478 af 30. maj 2012, § 6 i lov nr. 618 af 12. juni 2013 og § 4 i lov nr. 1773 af 28. december 2023, foretages følgende ændring:
<p>§ 9. ---</p> <p><i>Stk. 2-3. ---</i></p>	<p>1. I § 9 indsættes som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 4.</i> De dele af loven, som ikke i medfør af stk. 3 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Bestemmelserne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p>I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistrene og sanktionering af skibsførers forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.), som ændret ved § 8 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 10 ---</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p> <p><i>Stk. 3.</i> Lovens § 1, nr. 3-8, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Skibe hjemmehørende i Grønland er omfattet af § 1, nr. 2, og § 3, hvis skibet ejes af personer, der ikke har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der ikke har hjemsted i Grønland.</p>	<p>1. I § 10 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Lovens § 5, nr. 1, som ikke i medfør af stk. 2 er sat i kraft for Grønland, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«</p> <p>Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.</p>