

Ministerium: Erhvervsministeriet
Journalnummer: Erhvervsmin.,
Søfartsstyrelsen, j.nr. 2017031864

Fremsat den 28. februar 2018 af erhvervsministeren (Brian Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven

(Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer m.v.)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, § 2 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, § 38 i lov nr. 426 af 18. maj 2016 og senest ved § 2 i lov nr. 1546 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 20 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198« til: »§§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c«.

2. I § 32 indsættes efter stk. 6 som nyt stykke:

»Stk. 7. Anses det for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller regler udstedt i medfør heraf, kan der ske konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i tilfælde, hvor føreren flere gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandsskab, eller hvor der ved fartøjets sejlads er sket en grov overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et sådant fartøj, som ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«

Stk. 7-11 bliver herefter stk. 8-12.

3. I § 32, stk. 11, der bliver stk. 12, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«.

§ 2

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 og § 3 i lov nr. 400 af 2. maj 2016 og senest ved § 1 i lov nr. 1548 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 152 indsættes i *kapitel 7*:

»§ 152 a. Den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styr-

mand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for personskade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 meter, vandscooter eller lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 1, hvis fartøjet havde været dansk.

Stk. 4. Erstatningsansvaret efter stk. 1 påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Fartøjets fører og en eventuel styrmand samt dets reder, hvis denne er en anden end den, som er nævnt i 1. pkt., er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.«

2. Efter § 154 indsættes:

»§ 154 a. Et fartøj, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal være omfattet af en forsikring til dækning af krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke. Forsikringen skal give mulighed for at opnå erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175. Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. For fartøjer, som en stat benytter eller lader benytte, uden at fartøjet er omfattet af § 155, eller som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, sidestilles selvforsikring med forsikring.

Stk. 3. Føreren skal under sejladserne være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring eller bevis for selvforsikring, jf. stk. 1 og 2. Fartøjet må ikke benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis. Certifikatet eller beviset skal på forlangende forevises for myndighederne.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, jf. stk. 1 og 2, herunder om kontraheringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udstedelse af det certifikat eller bevis, som er nævnt i stk. 3.«

»§ 154 b. Forsikringsgiveren hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter 154 a, stk. 1.

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsgiveren og forsikringstageren om, at forsikringsgiveren skal have regres mod den, der efter § 152 a, stk. 4, er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.«

3. I § 155, stk. 3, indsættes efter »kapitel 11«: »og 15«.

4. I § 161 indsættes efter som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Stk. 1-3 og 5 finder ikke anvendelse for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

5. I § 162 indsættes som *2. pkt*:

»Dette gælder dog ikke for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

6. I § 514, stk. 1, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 154 a, stk. 1 eller 3,«.

7. § 515 b affattes således:

»§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 440, 471 og 486 i denne lov og regler, der udstedes i medfør heraf.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. maj 2018.

Stk. 2. Regler, der er fastsat i medfør af § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af nye regler.

§ 4

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2-4.

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

Stk. 3. § 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 4. Loven kan endvidere sættes i kraft for Færøerne og Grønland på forskellige tidspunkter.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedindhold*
 - 2.1. *Konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer ved visse overtrædelser af lov om sikkerhed til søs*
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.1.3. *Den foreslåede ordning*
 - 2.2. *Objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger i forbindelse med søulykker ved sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer*
 - 2.2.1. *Gældende ret*
 - 2.2.2. *Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.2.3. *Den foreslåede ordning*
 - 2.3. *Forsikringspligt ved sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer*
 - 2.3.1. *Gældende ret*
 - 2.3.2. *Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.3.3. *Den foreslåede ordning*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Efter en alvorlig vandscooterulykke i Københavns Havn i maj 2017 ønsker regeringen at iværksætte flere initiativer med henblik på at styrke sikkerheden ved sejlads med vandscootere, ligesom regeringen ønsker at forbedre skadeslidtes økonomiske stilling efter en ulykke.

Der er ved bekendtgørelse indført krav om vandscooterbevis fra den 1. januar 2018. Med dette lovforslag lægges der op til, at der endvidere indføres obligatorisk ansvarsforsikring for skader forvoldt af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der stilles uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i forbindelse med søulykker. Ansvarsforsikringen skal dække såvel personskade og tab af forsørger som tingsskade. Herudover foreslås, at der indføres objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger, som skyldes skade forvoldt af de nævnte fartøjer. Tingsskade vil fortsat blive erstattet efter lovgivningens almindelige regler.

Herudover lægger lovforslaget op til at øge muligheden for konfiskation af de omhandlede fartøjer på grund af hensynsløs sejlads – såkaldt »vanvidssejlads«, eller hvor føreren gentagne gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandsskab. Herved skærpes konsekvenserne for de personer, som udsætter andre for fare eller forvolder skade på andre. Dette kendes også fra færdselslovsområdet i forbindelse med vanvidskørsel.

Sejlads med andre typer af hurtige og planende motordrevne fartøjer er ligesom sejlads med vandscootere forbundet med betydelig ulykkesrisiko, hvorfor Erhvervsministeriet har vurderet, at initiativerne vedrørende vandscootere bør udvides til også at omfatte denne type fartøjer. Herved kommer initiativerne til at omfatte de hurtigste fritidsfartøjer, hvor der stilles størst krav til sejlernes agtpågivenhed, og hvor der er størst risiko for at påføre andre skade. Det er Erhvervsministeriets vurdering, at alene speedbåde med en skroglængde under 15 meter bør omfattes af forslaget. Dette skyldes, at lovforslaget sigter på hurtige planende fartøjer, som primært anvendes til fritidssejlads. Afgrænsningen er endvidere i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1724 af 18. december 2017 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsførerbekendtgørelsen), som indeholder beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter. For speedbåde med en skroglængde over 15 meter stilles yderligere uddannelseskraav.

Den, der benytter fartøjet eller lader det benytte har pligt til at sikre, at der er tegnet en ansvarsforsikring inden for de ansvarsgrænser, som følger af sølovens § 175. Desuden lægges der op til, at fartøjerne ikke må benyttes uden, at der kan forevises certifikat, som dokumenterer, at en sådan ansvarsforsikring er tegnet eller bevis for selvforsikring. Lovforslaget indeholder endvidere en række ændringer som konsekvens af, at der indføres objektivt ansvar og pligt til at være ansvarsforsikret. Dette inkluderer regler om direkte hæftelse, regres og tilpasninger i forhold til reglerne om sammenstød.

Lovforslaget indeholder endvidere forslag til justeringer af tilsynsbestemmelser i forhold til Søfartsstyrelsens tilsyn med bestemmelser i søloven i henhold til regler i lov om sikkerhed til søs.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer ved visse overtrædelser af lov om sikkerhed til søs

2.1.1. Gældende ret

Efter straffelovens §§ 75-77 a kan der bl.a. ske konfiskation af genstande, som har været brugt ved en strafbar handling. Der kan alternativt ske værdikonfiskation. Genstandskonfiskation anvendes navnlig, hvor der af præventive grunde er særligt behov herfor, f.eks. på jagt- og fiskeriområdet.

Det følger af straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, om genstandskonfiskation, at såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor, kan der ske konfiskation af genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling.

Det følger endvidere af straffelovens § 77 a, at genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling,

kan konfiskeres, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling. Der kan under samme betingelser ske konfiskation af andre formuegoder, herunder penge.

Herudover kan der i stedet for konfiskation træffes bestemmelse om foranstaltninger vedrørende genstandene til forebyggelse af yderligere lovovertrædelser.

Lov om sikkerhed til søs indeholder ikke hjemmel til at konfiskere et fartøj eller en båd.

Det er alene forudsat i loven, at der ved visse overtrædelser af loven kan ske værdikonfiskation. Det fremgår således af § 32, stk. 7, i lov om sikkerhed til søs, at hvis der ikke sker konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelser af loven, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Værdikonfiskation ved overtrædelser af lov om sikkerhed til søs sker således efter reglerne i straffeloven.

2.1.2 Erhvervsministeriets overvejelser

Erhvervsministeriet finder, at det er nødvendigt effektivt at kunne forhindre fortsat sejlads for personer, der ved deres sejlads har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed på søen, eller som ved deres sejlads har bragt andres liv eller helbred i alvorlig fare eller forårsaget en egentlig søulykke. Muligheden for konfiskation af det fartøj, som har været anvendt i forbindelse med en sådan sejlads, eller konfiskation af et fartøj, som i øvrigt tilhører den person, som har gjort sig skyldig i ovennævnte adfærd, vurderes at være en effektiv måde at forhindre, at personen fortsætter denne adfærd til søs. Derfor foreslås indsat en særlig bestemmelse om adgang til at konfiskere fartøjer i lov om sikkerhed til søs, hvorved adgangen til konfiskation udvides.

Formålet med at indsætte en særlig konfiskationsbestemmelse i lov om sikkerhed til søs, uagtet straffelovens konfiskationsregler også omfatter nogle af de tilfælde, som lovforslaget tager sigte på, er at skabe mulighed for en udvidet adgang til konfiskation af fartøjer, således at domstolene i videre omfang får mulighed for at anvende konfiskation end efter gældende ret.

Efter Erhvervsministeriets opfattelse vil en udvidet anvendelse af konfiskation af fartøjer have en ikke ringe præventiv effekt, ikke blot gennem de mærkbare økonomiske følger, men i højere grad ved at sanktionen er direkte knyttet til en manglende mulighed for fortsat at benytte den genstand, som har været anvendt ved lovovertrædelser. Det kan virke stødende, at personer, som flere gange eller på grov måde har tilsidesat hensynet til andres sikkerhed, kan beholde det fartøj, der har muliggjort overtrædelser, og som vil gøre det muligt for gerningsmanden at fortsætte denne adfærd. Ligeledes må det anses for påkrævet effektivt at forhindre, at personen fortsætter sin adfærd på et andet fartøj, som personen måtte være indehaver af.

Forslaget skal endvidere ses i sammenhæng med den forhøjelse af strafniveau ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandskab m.v., som blev gennemført ved lov nr. 724 af 25. juni 2014 om ændring af lov om sikkerhed til søs, lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, lov om ændring af søloven og forskellige andre love og lov om søfarendes ansættelsesforhold.

Efter § 32, stk. 1, nr. 1, i lov om sikkerhed til søs skal det herefter ved strafudmålingen betragtes som en skærpende omstændighed, at der ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2. Efter § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan straffen for en overtrædelse af en række bestemmelser i loven, hvor overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge stige til fængsel i indtil 2 år.

Ifølge de almindelige bemærkninger til lov nr. 724 af 25. juni 2014, jf. Folketingstidende 2013-14, A, L 176 som fremsat, side 6 og 12 var skærpelsen bl.a. en følge af udviklingen i strafudmålingen på andre områder, herunder navnlig på færdselsområdet og nærmere bestemt i forhold til såkaldt »hensynsløs kørsel«. Det er således anført, at når »den pågældende med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed på søen og bragt disse i alvorlig fare, som udgangspunkt altid bør anvendes fængselsstraf. Dette gælder såvel i forbindelse med erhvervs- som fritidssejlads. Som eksempler på sådan helt uacceptabel og groft hensynsløs sejlads kan nævnes sejlads af chikanøs karakter med speedbåde og vandscootere, der sejler med for høj hastighed på steder med mange mindre både eller med badende i vandet...«.

Forslaget lægger sig også tæt op ad den ordning, som findes på færdselsområdet om fakultativ konfiskation, hvor konfiskation kan ske efter et nærmere skøn i forhold til den konkrete kørsel og den fare, som kørslen har forårsaget. Efter færdselslovens § 133 a, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, kan der således ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget lægges der op til, at der skal kunne ske konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i tilfælde hvor føreren flere gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandskab, eller hvor der ved fartøjets sejlads er sket en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor. Endvidere skal der kunne ske konfiskation af et fartøj, som ejes af den person, der har foretaget sådanne overtrædelser af søloven, som kan begrunde konfiskation, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

Der lægges således med lovforslaget op til en regel om fakultativ konfiskation, hvor konfiskation dels kan ske på baggrund af overtrædelsernes antal, dels når flere ens overtrædelser er til samtidig pådømmelse, uanset at fartøjets fører ikke tidligere er straffet, såfremt konfiskation anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser.

De overtrædelser, som vil kunne medføre, at et fartøj konfiskeres ved flere ens overtrædelser, er overtrædelse af regler, hvis overholdelse anses for at være i overensstemmelse med godt sømandskab, herunder navnlig de af søvejsreglerne, som må anses for at være af afgørende betydning for sikkerheden såsom eksempelvis reglerne om sikker fart, udgik eller afstand. Der vil således eksempelvis kunne ske konfiska-

tion i sager, hvor en person flere gange har gjort sig skyldig i at undlade at føre fartøjet med sikker fart, eller hvis personen ved flere lejligheder har undladt at holde behørig udkig.

Det er således forudsat i forbindelse med konfiskation som følge af overtrædelsernes antal, at konfiskation alene vil finde sted, når overtrædelserne er af direkte betydning for sejladssikkerheden. Er der derimod alene tale om overtrædelse af mere ordensmæssig karakter, vil der efter en almindelig proportionalitetsvurdering ikke kunne ske konfiskation.

Der lægges endvidere med lovforslaget op til, at der vil kunne ske konfiskation i sager, hvor der foreligger en særlig hensynsløs sejlads, dvs. en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor. Efter § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan der idømmes fængselsstraf i indtil 2 år, hvor en overtrædelse har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge, og efter § 32, stk. 1, nr. 1, skal det ved udmålingen af straf anses for en skærpene omstændighed, at der ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandsskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2. Der henvises til den skærpelse af straffen for vanvidssejlads, dvs. hvor den pågældende med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed på søen og bragt disse i alvorlig fare, som er omtalt under afsnit 2.1.2.

Det må antages, at i de tilfælde, hvor der foreligger særlig hensynsløs sejlads, vil der som udgangspunkt skulle ske konfiskation, da forholdets alvor vil veje tungt i forhold til vurderingen af rimeligheden af indgrebet.

Den foreslåede bestemmelse supplerer straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, om genstandskonfiskation, og det præciseres i lovforslaget, at straffelovens bestemmelser om konfiskation i øvrigt finder anvendelse. Dette indebærer bl.a., at straffelovens regler om værdikonfiskation, om konfiskationens subjekt og om konfiskationens retsvirkning med hensyn til særligt sikrede rettigheder, gælder ved konfiskation efter den foreslåede bestemmelse. Særligt vedrørende værdikonfiskation bemærkes, at de forebyggelseshensyn, som ligger til grund for bestemmelsen, mest effektivt varetages ved genstandskonfiskation. Værdikonfiskation tænkes derfor kun anvendt i ganske særlige tilfælde, f.eks. hvor en person, som tidligere er dømt for hensynsløs sejlads, efter den seneste overtrædelse – men før sagen kommer for retten – sælger fartøjet. I dette tilfælde vil der efter omstændighederne kunne ske konfiskation af fartøjets værdi, hvis det må forventes, at personen vil anvende salgssummen til køb af et nyt fartøj.

Konfiskationsindgreb kan herudover rejse en række tvivlsspørgsmål, som ikke umiddelbart kan løses efter straffelovens almindelige regler, f.eks. indsigelse fra den tiltalte om, at tiltalte kun formelt er registreret som ejer af fartøjet. Som tilfældet har været i forhold til konfiskation af køretøjer med hjemmel i færdselslovens § 133 a, lægges der med den foreslåede bestemmelse i lov om sikkerhed til søs op til, at sådanne tvivlsspørgsmål afklares gennem domspraksis.

Det bemærkes, at retsplejelovens regler om beslaglæggelse med henblik på konfiskation også gælder med hensyn til fartøjer, der kan konfiskeres efter den foreslåede bestemmelse.

2.2. Objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger i forbindelse med søulykker ved sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer

2.2.1. Gældende ret

For at kunne pålægge en skadevolder erstatningsansvar, er det en forudsætning, at der foreligger det fornødne ansvarsgrundlag. Dansk rets almindelige ansvarsgrundlag er den såkaldte culpapregel. Culpapreglen beskrives traditionelt således, at der indtræder ansvar for skade, som forvoldes ved en handling, der kan tilregnes den, der handler, som forsætlig eller uagtsom. Det almindelige culpaansvar er i en række tilfælde fraveget i særlovgivningen. Et skærpet ansvarsgrundlag følger f.eks. af reglerne om objektivi ansvar i færdselsloven, hundeloven og lov om hold af heste. Også søloven indeholder regler om objektivi ansvar for f.eks. forureningsskade forårsaget af bunkerolie, og for skade på passagerer ved erhvervsmæssig passagersejlad. Der kan endvidere henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (Athenforordningen), som indeholder regler om skærpet ansvarsgrundlag, herunder objektivi ansvar.

De almindelige erstatningsretlige principper tager sigte på dels at varetage genopretningshensyn – det vil sige hensynet til at sikre skadelidtes muligheder for at få dækket sit tab – dels præventive hensyn, idet risikoen for at ifalde erstatningsansvar i almindelighed antages at være et incitament til at handle ansvarligt og dermed undgå skade.

Objektivi ansvar er den mest vidtgående måde, hvorpå skadevolders ansvar skærpes, og indebærer, at skadevolder ifalder erstatningsansvar, uanset om der er noget at bebrejde vedkommende selv, og uanset om andre, som vedkommende er ansvarlig for, har handlet culpøst. Objektivi ansvar findes på områder, hvor der er fundet behov for et særligt strengt ansvarsgrundlag, bl.a. fordi der på området er stor risiko for skade, eller fordi der, hvis en skade indtræder, vil være tale om omfattende skadeforvoldelse.

Søloven indeholder som nævnt en række regler, der regulerer erstatningsansvar i forskellige situationer. Det skærpede ansvarsgrundlag er primært rettet mod erhvervssejlad og den risiko, som sejlad med større skibe og passagerfartøjer kan udgøre for andre skibe, mennesker eller for miljøet. Det skærpede ansvarsgrundlag kan udover objektivi ansvar også være culpa med omvendt bevisbyrde. Reglerne om erstatning for passagerskader i forbindelse med erhvervsmæssig befording af passagerer og rejsegods, som findes i sølovens kapitel 15 og i Athenforordningen, indebærer objektivi ansvar for skader på passagerer og rejsegods ved søulykker op til en grænse på 250.000 SDR (ca. 2,2 mio. danske kr.) multipliceret med det antal passagerer, som skibet må sejle med. For større skader i forbindelse med søulykker er ansvarsgrundlaget culpa med omvendt bevisbyrde op til en beløbsgrænse på 400.000 SDR (ca. 3,5 mio. danske kr.) multipliceret med det antal passagerer, som skibet må sejle med. Kommer passagerer til skade, uden at dette sker i forbindelse med en søulykke, er ansvarsgrundlaget culpa, således at den tilskadekomne skal bevise, at rederiet eller nogen, der handler på dets vegne, har udvist forsømmelse.

Søloven indeholder ingen særlige regler om erstatningsansvar for personskade og tab af forsørger ved søulykker ved fritidssejlad med speedbåde, vandscootere og lignede fartøjer. I disse tilfælde vil ansvarsgrundlaget være culpa.

Herudover vil fartøjets reder være ansvarlig for fejl og forsømmelser begået af besætningen, jf. § 151 i søloven.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Da speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende hurtige fartøjer kan indebære ganske stor risiko for alvorlige personskader med betydelige erstatningskrav til følge, vurderer Erhvervsministeriet, at hensynet til skadelidte tilsiger, at ansvarsgrundlaget skærpes i forhold til sejlads med sådanne fartøjer. Grænsen for speedbåde med en skroglængde under 15 meter skyldes, at lovforslaget sigter på hurtige planende fartøjer, som primært anvendes til fritidssejlads. Afgrænsningen er endvidere i overensstemmelse med speedbådsførerbekendtgørelsen, som indeholder beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter. For speedbåde med en skroglængde over 15 meter stilles yderligere uddannelseskrav.

Et erstatningsansvar baseret på uagtsomhed vurderes ikke at udgøre en tilstrækkelig sikkerhed i forhold til de tilfælde, hvor personer kommer til skade eller dør. Det skyldes, at det skal kunne bebrejdes skadevolderen, at skaden er sket, dvs. at der er handlet forsætligt eller uagtsomt. Kan der ikke opnås enighed herom, vil skadelidte skulle anlægge retssag. Herved kan der opstå bevisspørgsmål i relation til fordelingen af skyld.

Sker der således en søulykke med alvorlig skade til følge, og kan det ikke bevises, at f.eks. føreren af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj har handlet ansvarspådragende, vil personer, som er kommet til skade kunne risikere at stå tilbage med en stor økonomisk byrde. Dette gælder også ved dødsfald, hvor en forsørger er omkommet ved en søulykke.

Objektivt ansvar kendes også fra andre sammenhænge, hvor der er større risiko for ulykker, og hvor der er ønske om at sikre skadelidte. I sådanne situationer må den, der påfører andre væsentlig risiko for skader ved sin virksomhed, acceptere at være ansvarlig på baggrund af en strengere ansvarsnorm end culpa. Der kan henvises til færdselsloven, hundeloven og lov om hold af heste, som alle fastsætter objektivt ansvar.

Objektivt ansvar er dog også en skærpelse af de ansvarsregler, som i øvrigt anvendes i forbindelse med søulykker ved fritidssejlads, og det vil navnlig ved de mindre alvorlige søulykker, der alene har medført materiel skade, kunne forekomme uheldigt, såfremt den ansvarlige for en speedbåd, en vandscooter eller lignende fartøj skulle dække alle skader, også i de tilfælde, hvor den pågældende intet har gjort forkert.

Efter en afvejning af de modstående hensyn er det fundet, at hensynet til skadelidte tilgodeses tilstrækkeligt, såfremt det objektive ansvar for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer begrænses til tilfælde, hvor andre personer kommer til skade eller omkommer. Det foreslås derfor, at det objektive ansvar begrænses til personskade og tab af forsørger. Ansvar for tingsskade bør fortsat fastlægges efter lovgivningens almindelige regler, herunder sølovens særlige bestemmelser herom.

Lovforslaget indeholder dog også forslag om en obligatorisk ansvarsforsikring for de omfattede fartøjer, som både vil omfatte personskade, tab af forsørger og tingsskade. Der henvises til afsnit 2.3 nedenfor.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indføres en ny regel i søloven, hvorefter der for sejlads med en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, skal gælde objektivt ansvar for personskade og tab af

forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke. Størrelsesgrænsen på 15 meter er valgt, fordi det er speedbåde op til denne størrelse, der kan føres som fritidsfartøj af personer, som alene har det såkaldte speedbådsbevis. For større speedbåde stilles yderligere uddannelseskrav.

Erstatningsansvaret foreslås at påhvile den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Det kan være en ejer eller en bruger, og der vil ofte være sammenfald mellem ejer og bruger. Det vurderes dog, at det er mest rimeligt, at ansvaret pålægges brugeren, hvis denne måtte være en anden end ejeren. Dette kendes også fra færdselsloven, hvor ansvar også pålægges en bruger.

Forslaget vil således primært gælde for fritidsfartøjer, men vil også omfatte anden sejlads med de pågældende fartøjer, i det omfang der er foreskrevet uddannelseskrav for sådan sejlads. Dette vil være tilfældet, såfremt der foretages erhvervsmæssig passagertransport med de pågældende fartøjer. Ved erhvervsmæssig passagertransport vil der ud over det foreslåede objektive ansvar for personskade og tab af forsørger tillige gælde et skærpet ansvarsgrundlag efter sølovens kapitel 15 i forhold til passagerer. Der henvises til bemærkningerne ovenfor i afsnit 2.2.1.

Ansvarsreglerne foreslås også at gælde for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, hvis fartøjet havde været dansk.

Forslaget indeholder endvidere regler om, at erstatning for personskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden, eller hvis skadelidte eller afdøde har handlet groft uagtsomt i forbindelse med skadens indtræden.

Erstatning for tingsskade vil følge lovgivningens almindelige regler, herunder sølovens særlige bestemmelser, dvs. at der som udgangspunkt er handlet forsætligt eller uagtsomt (culpa).

Endelig foreslås sølovens regler om sammenstød justeret for at tage højde for, at der indføres regler om objektive ansvar for personskade og tab af forsørger ved søulykker, der involverer speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, idet de gældende regler om sammenstød er udarbejdet ud fra, at der skal være noget at bebrejde den pågældende, hvis denne skal være erstatningsansvarlig.

2.3. Forsikringspligt ved sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer

2.3.1. Gældende ret

Søfartslovgivningen stiller ikke krav om, at der skal tegnes obligatorisk ansvarsforsikring i forbindelse med fritidssejlads med speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer. Ved erhvervsmæssig sejlads med speedbåde og lignende fartøjer skal der derimod tegnes forsikring, såfremt der sejles med passagerer, jf. kapitel 15 i søloven. Fritidssejlere kan dog tegne ikke-lovpligtige ansvarsforsikringer, hvilket ofte er et krav i forbindelse med leje af bådplads i havn.

Reglerne, som pålægger redere eller skibsejere at tegne forsikringer, udspringer ofte af konventioner, som Danmark har indgået og ratificeret over årene, og findes især i sølovens kapitel 7 a om søretlige krav, kapitel 8 a om vragsjernelse, kapitel 9 a om bunkerolie, og kapitel 10 om olieskader.

2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Det vurderes, at indførelse af et objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger bør suppleres med en generel obligatorisk ansvarsforsikring i forbindelse med sejlads med speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. En sådan forsikringspligt vil omfatte såvel personskade og tab af forsørger, som tingsskade. Sejlads med hurtige og planende motordrevne fartøjer er forbundet med betydelig risiko for ulykker og kan også forvolde små og store materielle skader.

Det skyldes, at selv om en skadelidt efter gældende ret måtte få medhold i, at sejlads med f.eks. en speedbåd eller vandscooter har påført vedkommende en skade, vil dækningen af skaden være afhængig af skadepartens betalingssevne. En skadelidt vil derfor kunne risikere kun at få en mindre eller ingen dækning for en skade, selv om skadelidte får medhold i, at føreren af fartøjet er erstatningspligtig. Forslaget om generel obligatorisk ansvarsforsikring har således sammen med indførelse af objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger, jf. lovforslagets § 2, nr. 1, og afsnit 2 ovenfor, til hensigt at sikre de skadelidte en bedre retsstilling.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget indeholder forslag om en obligatorisk ansvarsforsikring for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Ansvarsforsikringen skal omfatte alle krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke, dvs. både personskader og tingsskader. Forsikringspligten vil påhvile den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Der er herved sikret overensstemmelse mellem den, som det objektive ansvar for personskade og tab af forsørger foreslås at påhvile og den, som forsikringspligten påhviler. Det bemærkes, at det samtidig fastsættes, at for stat, kommuner og regioner sidestilles selvforsikring med forsikring, og det klargøres, at de foreslåede regler ikke berører den forsikringspligt, som måtte gælde i medfør af andre regler.

Det foreslås endvidere, at føreren under sejladsen skal være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring, eller bevis for selvforsikring. Fartøjet må ikke benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis for selvforsikring, ligesom certifikatet eller beviset på forlangende skal forevises for myndighederne. Føreren har således pligt til at sikre sig, at der er tegnet forsikring. Det gælder også, hvis føreren ikke samtidig er bruger, f.eks. hvis der er tale om en ansat skibsfører.

For så vidt angår forsikringsdækningens omfang lægges der op til, at forsikringen skal give mulighed for at opnå en erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175 i søloven. Det vurderes, at disse grænser vil sikre fuld erstatning i alle de i praksis forekommende ulykkestilfælde, som involverer speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer. Ansvarsbegrænsningsbeløbene i sølovens § 175 udgør omregnet til danske kroner ca. 27 mio. kr. ved personskade og ca. 13,5 mio. kr. ved tingsskade. Ved erhvervs-mæssig transport af passagerer er ansvarsgrænsen for, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, i øvrigt ca. 3,5 mio. kr. multipliceret med det antal passagerer, som skibet må sejle med.

Der foreslås desuden, at der fastsættes regler om direkte hæftelse for forsikringsgiverne samt begrænsning i adgangen til regres. Således foreslås en bestemmelse, der indfører direkte hæftelse for forsikringsgiveren

over for skadelidte. Bestemmelsen regulerer også forsikringsgiverens mulighed for at aftale regres over for forsikringstageren eller den, der som fører, styrmand eller reder for fartøjet er ansvarlig for ulykken. Regresretten vil herefter være begrænset til tilfælde, hvor skaden er forvoldt ved forsæt eller uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed. Grov hensynsløshed vil omfatte såkaldt vanvidssejlads, men kan også omfatte andre tilfælde, hvor den pågældende har ladet hånt om hensynet til andres sikkerhed.

Det foreslås endvidere, at Søfartsstyrelsen bemyndiges til at udstede de nærmere regler for forsikringsordningen, herunder om kontraheringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udstedelse af certifikater.

Efter lovforslaget vil Søfartsstyrelsen således kunne fastsætte regler, som fastlægger, at forsikringsgivere, som udbyder ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, vil være forpligtet til at tegne ansvarsforsikringen for enhver forsikringspligtig, der vil underkaste sig selskabets forsikringsvilkår. En sådan ordning kendes allerede for ansvarsforsikringer for motorkøretøjer, hunde og heste, og denne ordning forventes udformet, så den i vidt omfang svarer til de eksisterende ordninger.

Søfartsstyrelsen bemyndiges desuden til at fastsætte regler om en garantiordning, der sikrer betaling til den skadelidte i tilfælde, hvor der i strid med lovens regler herom ikke er tegnet forsikring for fartøjet, eller hvor det ikke er kendt, hvem der har forvoldt skaden. Sådanne ordninger kendes allerede for såvel uforsikrede og ukendte motorkøretøjer, hunde og heste. Søfartsstyrelsen vil efter konsultation med Forsikring & Pension fastlægge, i hvilket omfang det er hensigtsmæssigt at indføre den nævnte garantiordning. Det vil i den forbindelse blive overvejet, om en sådan garantiordning i lighed med de eksisterende ordninger for motorkøretøjer, heste og hunde vil kunne blive administreret af Forsikring & Pension.

Søfartsstyrelsen bemyndiges også til at fastsætte regler om, hvornår der skal tegnes forsikring for udenlandske fartøjer, således at de kan omfattes af reglerne i det omfang, det vurderes nødvendigt. Disse regler, som i givet fald vil blive fastsat efter inddragelse af sejlerorganisationerne, vil skulle respektere retten til uskadelig transitpassage, som også omfatter speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer.

Forslaget indebærer også, at der ved bekendtgørelsen vil blive fastsat nærmere regler om det certifikat, som forsikringsgiveren skal udstede.

Endelig foreslås, at sølovens bestemmelser om tilsyn og straf tilpasses i overensstemmelse med forslaget om, at der skal tegnes ansvarsforsikring for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer. Herefter vil sejlads uden forsikring eller certifikat kunne straffes med bøde.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring delvist baseret på objektivi ansvar for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer forventes ikke umiddelbart at have økonomiske konsekvenser for staten. Konfiskation af fartøjer kan give en begrænset indtægt til staten, som vil afhænge af antallet af konfiskationer og det konfiskeredes værdi. Det er endvidere muligt, at konfiskation af fartøjer vil være neutral, hvad angår indtægter og udgifter, da der må påregnes en række udgifter til opbevaring, salg m.v. Politiet, Søfartsstyrelsen og Finanstilsynet (i forhold til forsikringsbranchen) vil skulle tilpasse eller udvide kontrolvirksomheden i overensstemmelse med de nye opgaver.

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

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

Det vurderes, at forsikringsselskaberne vil prisfastsætte den foreslåede ansvarsforsikring for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer således, at der kan opnås dækning for omkostningerne.

Forslaget om obligatorisk ansvarsforsikring delvist baseret på objektivi ansvar kan medføre merudgifter for de virksomheder, der ejer eller bruger speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer. Disse udgifter skønnes imidlertid at være af begrænset omfang.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Der er ikke specifikke opgørelser over antallet af speedbåde og vandscootere, men det estimeres, at der er ca. 2.000-3.000 vandscootere i Danmark.

Der er formentligt væsentligt flere speedbåde end vandscootere. Søfartsstyrelsen har siden år 2000 udstedt mere end 100.000 speedbådsbeviser. Det formodes dog, at langt fra alle indehavere af et speedbådsbevis ejer en speedbåd. Der tegner sig dog alt andet lige et billede af, at speedbådssegmentet er væsentligt større end vandscootersegmentet.

Indførelsen af en obligatorisk ansvarsforsikring delvist baseret på objektivi ansvar for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer vil have økonomisk betydning for ejerne eller brugerne af disse fartøjer svarende til prisen for forsikringen. Endvidere vil konfiskation af fartøjer også have administrativ betydning for borgerne.

Indførelse af objektivi ansvar for personskade og tab af forsørger samt indførelse af en generel obligatorisk ansvarsforsikring vil forbedre skadelidtes retsstilling.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag vedrørende skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende har i perioden fra den 27. oktober 2017 til den 24. november 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet – Advokatsamfundet, Amager Ro- og Kajakklub, Assuranceforeningen SKULD, Bornholms og Christianøs Fiskeriforening, Brancheforeningen for Private Sejlere, By & Havn, Bådklubben Valby, Center for Dykning, CO-SEA, Danboat, Danish Yacht Union, Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Motor Union (DMU), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Skibskredit A/S, Dansk Amatørfiskeforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Fritidssejler Union, Dansk Forening for Rosport, Dansk Industri, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Rib Charterforening, Dansk Sejlunion, Dansk Sportsdykker Forbund, Dansk Svømmeunion, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Tursejlere, Duelighedsklubben, Dykkerfirmaernes Brancheforening, Fagligt Fælles Forbund (3F), 3F Sømændene, Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark, Finans Danmark, Finansrådet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskeringen, Fiskernes Forbund, Fluxibox, FOA, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Danske Søassurandører, Foreningen af Langtursejladsens Fremme, Foreningen af lystbådehavne i Danmark, Foreningen af rådgivende ingeniører, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færgerederierne, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Handelsflådens Velfærdsråd, Havkajakroerne, Horesta, Jetski.dk ApS, Jet-Trade Powersport, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Levende Hav, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metals Maritime Afdeling, Multidyk, NORDIC Seaplanes A/S, Offentlige Ansattes Organisationer, Rederiforeningen af 2010, Rigspolitiet, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Søassurance Danmark, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere, Søsportens Sikkerhedsråd, Tempo Bådsalg, Træskibssammenslutningen, Visit Denmark og Watergames.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Konfiskation af fartøjer kan give en begrænset indtægt til staten.	Konfiskation af fartøjer vil medføre udgifter i forbindelse med gennemførelse af konfiskation.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Politi, Søfartsstyrelsen og Finanstilsynet vil skulle tilpasse eller udvide kontrolvirksomheden i overensstemmelse med de nye opgaver.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Pligten til at tegne ansvarsforsikring for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lig-	Lovforslaget vurderes ikke at få negative konsekvenser for forsikringsbranchen, da evt. udgift til udbetaling af forsikring vil blive dækket af forsikringspræmien.

	nende fartøjer vil medføre indtjening til forsikringssekskaberne.	Forslaget om obligatorisk ansvarsforsikring kan medføre merudgifter for de virksomheder, der ejer eller bruger speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer. Disse udgifter skønnes imidlertid at være af meget begrænset omfang.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Indførelse af objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger samt indførelse af en generel obligatorisk ansvarsforsikring vil forbedre skadelidtes retsstilling.	Pligten til at tegne forsikringer samt adgangen til at konfiskere speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer vil have økonomiske konsekvenser for borgerne.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter § 20 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs kan Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer og kapitel 2 i lov om elektroniske cigaretter m.v. på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198, 440, 471 og 486 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Det foreslås, at henvisningen i *stk. 1, 1. pkt.*, til »§§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198« ændres til: »§§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170 a, stk. 2 og 3, §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c«. Dette indebærer, at det fremover også vil fremgå af bestemmelsen, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs tillige kan føre tilsyn med overholdelsen af § 154 a, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 403 a-403 c i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Fsva. § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 403 a-403 c i søloven følger dette allerede af § 515 b i søloven, jf. nærmere herom nedenfor.

Med lovforslaget indføres et krav om obligatorisk ansvarsforsikring og certifikat herpå, jf. forslag til § 154 a i søloven, som foreslås indsat ved lovforslagets § 2, nr. 2. Det foreslås på den baggrund, at der indsættes en henvisning til sølovens § 154 a i § 20 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, således at Søfartsstyrelsens tilsyn også vil kunne omfatte overholdelsen af de nye krav.

§ 20 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs skal ses i sammenhæng med § 515 b i søloven, som indeholder en parallel bestemmelse om tilsyn. § 515 b fastslår således, at Søfartsstyrelsen i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs kan føre tilsyn med en række bestemmelser i søloven og regler, der udstedes i medfør heraf. Ud fra et ordensmæssigt synspunkt bør de to tilsynsbestemmelser henvisne til de samme bestemmelser i søloven. Ved lovforslagets § 2, nr. 7, foreslås derfor indsat en tilsvarende henvisning til sølovens § 154 a, i sølovens § 515 b. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne hertil.

Det fremgår endvidere af den gældende § 515 b i søloven, at Søfartsstyrelsen i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs bl.a. kan føre tilsyn med overholdelsen af § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 403 a-403 c i søloven og de regler, der udstedes i medfør heraf.

Ved en fejl er disse bestemmelser imidlertid ikke nævnt i § 20 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs. For at sikre parallelitet mellem de to tilsynsbestemmelser foreslås § 20 a i lov om sikkerhed til søs justeret, således at bestemmelsen også omfatter de pågældende bestemmelser. Sølovens § 170 a, stk. 2 og 3, vedrører forsikringspligt ved bugsering og §§ 403 a-403 c vedrører forsikringspligt og certifikater ved passagertransport.

Til nr. 2

Den gældende lov om sikkerhed til søs indeholder ikke hjemmel til at konfiskere et fartøj. Det er alene forudsat i loven, at der ved visse overtrædelser af loven kan ske værdikonfiskation. Det fremgår således af § 32, stk. 7, i lov om sikkerhed til søs, at hvis der ikke sker konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelser af loven, skal der ved udmåling af bøder, herunder tillægsbøder, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilstøttet økonomisk fordel.

Med forslaget til et nyt stk. 7 i § 32 i lov om sikkerhed til søs skabes hjemmel til konfiskation ved gentagne eller grove overtrædelser af lov om sikkerhed til søs.

Det foreslås i *stk. 7, 1, pkt.*, at anses det for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller regler udstedt i medfør heraf, kan der ske konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i tilfælde, hvor føreren flere gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandsskab, eller hvor der ved fartøjets sejlads er sket en grov overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.

Det fremgår af forslaget, at der er tale om fakultativ konfiskation. Det er således ikke et krav, at der skal ske konfiskation i alle tilfælde. Efter forslaget forudsætter konfiskation, at det anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller regler udstedt i medfør heraf.

Konfiskation kan herefter ske, dels hvor en fører i flere ens tilfælde har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet de omfattede fartøjer i strid med godt sømandsskab, dels hvor der er tale om en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.

Efter § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan straffen for en overtrædelse af en række bestemmelser i loven, hvor overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge stige til fængsel i indtil 2 år. Efter § 32, stk. 1, nr. 1, skal det ved strafudmålingen betragtes som en skærpende omstændighed, at der ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandsskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2.

De overtrædelser, som vil kunne medføre, at et fartøj konfiskeres ved flere ens overtrædelser, er overtrædelse af regler, hvis overholdelse anses for at være i overensstemmelse med godt sømandsskab.

Ved godt sømandsskab forstås iagttagelse af alle de forhold, som betinger, at sejladsen foregår trygt og sikkert, herunder søvejsreglerne. Der vil således kunne ske konfiskation i sager, hvor en person flere gange har gjort sig skyldig i eksempelvis at undlade at føre fartøjet i overensstemmelse med søvejsreglernes bestemmelser om sikker fart, eller hvis personen ved flere lejligheder har undladt at holde behørig udkig eller afstand.

Det forudsættes, at konfiskation som udgangspunkt skal finde anvendelse i forhold til særlig hensynsløs sejlads med en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.

Det er således tilsigtet, at der sker konfiskation af de fartøjer, der benyttes til sejlads, hvor skibsføreren med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed. Som eksempler på sådan helt uacceptabel og groft hensynsløs sejlads kan nævnes sejlads af chikanøs karakter med speedbåde og vandscootere, der sejler med for høj hastighed på steder med mange mindre både eller med badende i vandet.

Groft hensynsløs sejlads vil eksempelvis også foreligge, hvor en person på en vandscooter eller et lignende fartøj har forvoldt fare for andre ved at sejle for tæt på bemandede både med for høj hastighed, således at den unødige søgang medfører, at andre personer mister herredømmet over deres fartøj. Groft hensynsløs sejlads vil også foreligge, hvor personen på vandscooteren eller det lignende fartøj forvolder fare, fordi han eller hun selv mister herredømmet over fartøjet som følge af for høj fart.

Det foreslås endvidere, at konfiskation kan ske af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraV til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. UddannelseskraV fremgår af bekendtgørelse nr. 1724 af 18. december 2017 om beviskraV til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsfører-bekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 1725 af 18. december 2017 om beviskraV til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 4 meter (vandscooterfører-bekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 233 af 5. marts 2015 om besætningsfastsættelse for mindre erhvervsfartøjer og grønlandske fiskefartøjer, som medtager op til 12 passagerer i indenrigsfart i Danmark og langs Grønlands kyster. Ved den foreslåede afgrænsning vil større speedbåde, som f.eks. anvendes til erhvervsmæssig passagersejlads, ikke blive omfattet af den foreslåede regel om konfiskation. Det er tilsigtet, at de speedbåde, der skal om-

fattes, er dem, som fremgår af speedbådsførerbekendtgørelsen. Såfremt en speedbåd imidlertid ikke anvendes til fritidssejlad, men til erhvervmæssig transport af passagerer, vil denne sejlad også være omfattet af de foreslåede regler. Det vil også gælde for vandscootere og lignende fartøjer.

Endvidere henvises til definitionen af vandscootere, som findes i bekendtgørelse nr. 23 af 6. januar 2012 om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlad på søterritoriet med vandscootere m.v., som er fastsat i medfør af § 29, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 934 af 27. juni 2027. Herefter forstås vandscootere som et fartøj med en længde på under 4 m, der har indbygget forbrændingsmotor med vandstrålepumpe som hovedfremdrivningsmiddel, og som er beregnet til at skulle betjenes af en eller flere personer, som sidder, står eller knæler på – snarere end i – skroget. Bekendtgørelsen gælder også for ikke-erhvervmæssig sejlad med luftpudefartøjer og andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter, der er konstrueret til at blive fremført af personer, som sidder, står eller knæler på – snarere end i – skroget. Sådanne fartøjer vil også være omfattet af forslagets bestemmelse om »eller lignende fartøj«.

Såfremt der sker ændringer i bekendtgørelserne, som indebærer en udvidelse af, hvilke fartøjer, der omfattes af uddannelseskravene, vil fartøjerne også blive omfattet af reglerne i dette lovforslag, hvis der er tale om speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere eller lignende fartøjer.

I det foreslåede *stk. 7, 2. pkt.*, foreslås endvidere, at der vil kunne ske konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter og et lignende fartøj, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. Konfiskation bør således også anvendes i sådanne tilfælde, hvis dette må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser.

Med det foreslåede *stk. 7, 3. pkt.*, fastslås det, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt finder anvendelse. Det skyldes, at den foreslåede bestemmelse supplerer straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, om genstandskonfiskation. Efter straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, kan der ske konfiskation af genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor.

Ovennævnte indebærer bl.a., at straffelovens regler om værdikonfiskation, om konfiskationens subjekt og om konfiskationens retsvirkning med hensyn til særligt sikrede rettigheder, gælder ved konfiskation efter den foreslåede bestemmelse.

Særligt vedrørende værdikonfiskation bemærkes, at de forebyggelseshensyn (hindring af fortsat sejlad med et fartøj), som ligger til grund for bestemmelsen, mest effektivt varetages ved genstandskonfiskation. Værdikonfiskation tænkes derfor kun anvendt i ganske særlige tilfælde, f.eks. hvor en person, som tidligere er dømt for hensynsløs sejlad, efter den seneste overtrædelse – men før sagen kommer for retten – sælger fartøjet. I dette tilfælde vil der efter omstændighederne kunne ske konfiskation af fartøjets værdi, hvis det må forventes, at personen vil anvende salgssummen til køb af et nyt fartøj.

Der foreligger i dag praksis vedrørende konfiskation af motorkøretøjer efter både straffelovens bestemmelser og efter færdselslovens bestemmelser. § 133 a, stk. 1, i færdselsloven indeholder en parallel bestemmelse til den foreslåede. Da omstændighederne ved sejlad, som foregår til vands, og derfor må anses for væsentligt forskellige fra kørsel på landjord, kan det ikke anses for hensigtsmæssigt, at man uden videre lægger praksis fra andre retsområder til grund i en konkret retsafgørelse. Eventuelle tvivlsspørgsmål bør derfor afklares gennem en domspraksis på det maritime område.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Efter § 32, stk. 11, i lov om sikkerhed til søs kan en juridisk person, som godtgør at have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, dog ikke straffes i tilfælde, hvor en ansat overtræder § 12 eller bestemmelser fastsat i medfør af § 3, nr. 6, og stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.

Det foreslås, at henvisningen i § 32, stk. 11, til stk. 8 ændres til stk. 9, som følge af, at der ved lovforslagets § 1, nr. 2, indsættes et nyt stk. 7, i § 32. Der er ikke tilsigtet realitetsændringer med ændringsforslaget.

Til § 2

Til nr. 1

Dansk rets almindelige ansvarsgrundlag er den såkaldte culperegulering. Culpareglen beskrives traditionelt således, at der indtræder ansvar for skade, som forvoldes ved en handling, der kan tilregnes den, der handler, som forsætlig eller uagtsom. Det almindelige culpaansvar er i en række tilfælde fraveget i særlovgivningen, eksempelvis i tilfælde, hvor en foretagens handling har så stor skadesrisiko, at det er vurderet, at den, som handler, bør bære skadesrisikoen i alle tilfælde.

De gældende regler i søloven for skærpet ansvar vedrører primært erhvervsmæssig sejlads og tager sigte på specifikke ulykkesituationer, såsom vragsfjernelse (kap. 8 a), ansvar for skade forvoldt af bunkerolie (kap. 9 a) og ansvar for olieskade (kap. 10). Hertil kommer ansvarsregler vedrørende forskellige erhvervsmæssige situationer, herunder eksempelvis ansvar for passagerer og rejsegods (kap. 15). Endelig findes der også regler for sidstnævnte i Athenforordningen.

Søloven indeholder ingen særlige regler om erstatningsansvar for personskade og tab af forsørger ved søulykker ved fritidssejlads med speedbåde, vandscootere og lignede fartøjer. I disse tilfælde vil ansvarsgrundlaget være culpa.

Herudover vil fartøjets reder være ansvarlig for fejl og forsømmelser begået af besætningen, jf. § 151 i søloven.

Med forslaget til § 152 a foreslås indsat en bestemmelse om objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger forvoldt af visse nærmere angivne fartøjer ved søulykker.

Det foreslås således i *stk. 1, 1. pkt.*, at den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, uden hensyn til skyld skal være ansvarlig for personskade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Forslaget tilsigter at skabe større sikkerhed for, at en person, som kommer til skade eller mister en forsørger i forbindelse med en søulykke, som skyldes sejlads med et omfattet fartøj, vil kunne opnå erstatning. Der henvises til afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

For en nærmere definition af hvilke fartøjer, der omfattes af forslaget, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Ansvar vil efter forslaget blive pålagt den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Dette kan være ejeren eller en anden bruger. Dette fremgår af forslaget til stk. 4, 1. pkt. Der henvises derfor til bemærkningerne til stk. 4 nedenfor.

Det foreslås endvidere, at det objektive ansvar for personskade og tab af forsørger skal gælde, når fartøjet forvolder sådanne skader i forbindelse med en søulykke. Ved skader, som fartøjet forvolder, forstås skader, der påføres andre end den, som er erstatningsansvarlig efter bestemmelsen.

Søloven indeholder ikke en generel definition af, hvad der forstås ved søulykke, men begrebet omfatter eksempelvis sammenstød, skibbrud, kæntring og stranding. Der kan også være tale om en søulykke som følge af, at en person falder over bord, eller som følge af skibsfejl, f.eks. manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler vedrørende skibsdele eller skibsudstyr. Søulykker omfatter ikke ulykker med fartøjer på land.

Det bemærkes i øvrigt, at forslaget skal ses i sammenhæng med reglerne i søloven i øvrigt, herunder reglerne om ansvarsbegrænsning i sølovens kapitel 9, som også vil finde anvendelse på ansvar for skader efter den foreslåede § 152 a.

Lovforslaget berører ikke erstatning for tingsskade, som forvoldes i forbindelse med en søulykke. Her vil fortsat gælde lovgivningens almindelige regler. Det kan f.eks. være culpereglen og andre ansvarsregler i søloven.

Forslaget til stk. 1 skal ses i sammenhæng med forslaget til stk. 2, som indeholder regler om mulighed for nedsættelse af erstatning for personskade og tab af forsørger som følge af skadelidtes eller afdødes medvirken.

Det fremgår således af det foreslåede *stk. 2, 1. pkt.*, at erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Det fremgår herudover det foreslåede *stk. 2, 2. pkt.*, at erstatningen endvidere kan nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Det betyder, at simpel uagtsomhed fra skadelidtes eller afdødes side ikke kan medføre nedsættelse eller bortfald af erstatning, ligesom grov uagtsomhed fra skadelidtes eller afdødes side kun vil kunne medføre bortfald i særlige tilfælde.

Bestemmelsen i stk. 2 vil også finde anvendelse på sammenstød mellem fartøjer, herunder sammenstød mellem fartøjer omfattet af objektivi ansvar for personskade og tab af forsørger efter stk. 1.

Det bemærkes i den forbindelse, at sølovens kapitel 8 indeholder regler om ansvarsfordeling på baggrund af skyld ved sammenstød mellem skibe. Disse regler kan ikke fuldt ud finde anvendelse på fartøjer, som

omfattes af det objektive ansvar for personskade og tab af forsørger i stk. 1. Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 4 og 5, som indeholder forslag til justering af sølovens §§ 161 og 162 i forhold til fartøjer, som omfattes af det objektive ansvar.

I tilfælde af flere solidarisk erstatningsansvarlige henvises for så vidt angår den endelige fordeling af erstatningsansvaret for personskader og tab af forsørger i øvrigt til erstatningsansvarslovens § 25, der fastsætter regler om den indbyrdes fordeling af erstatningsbyrden mellem flere solidarisk erstatningsansvarlige. Efter denne bestemmelse foretages den indbyrdes fordeling af erstatningsbyrden mellem flere solidarisk erstatningsansvarlige efter, hvad der under hensyn til ansvarets beskaffenhed og omstændighederne i øvrigt må anses for rimeligt. Der kan ved den indbyrdes fordeling af erstatningsbyrden mellem skadevolderne tages hensyn til foreliggende ansvarsforsikringer. Det offentliges selvforsikringsordninger sidestilles i denne forbindelse med forsikringsdækning.

Efter det foreslåede *stk. 3* vil de foreslåede ansvarsbestemmelser i stk. 1 også gælde for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 meter, vandscooter eller lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskrav, hvis det pågældende fartøj havde været dansk. I disse tilfælde vil det være fartøjets kategorisering efter danske bestemmelser, der vil være afgørende for, om fartøjet omfattes af de foreslåede regler om objektive ansvar. Herved sikres eksempelvis, at tyske speedbåde og vandscootere, som anvendes i Danmark, også undergives reglen om objektive ansvar.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4, 1. pkt.*, at erstatningsansvaret efter stk. 1, påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Det kan være en ejer eller en bruger.

Ved bruger forstås en person, der har selvstændig rådighed over fartøjet i egen interesse. Det kan f.eks. være en person, som har lejet eller lånt fartøjet. Hvis et fartøj f.eks. er udlejet til flere, men kun en person opfylder de uddannelseskrav, som stilles til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, vil denne blive anset som bruger. Det bemærkes, at en ejer ikke vil være ansvarlig, hvis en anden retsstridigt benytter fartøjet, f.eks. i tilfælde af tyveri, hvor tyven så vil blive betragtet som brugeren.

Efter forslaget til *stk. 4, 2. pkt.*, fastslås, at fartøjets fører og eventuelle styrmand samt dets reder, hvis denne er en anden end den, som er nævnt i 1. pkt., er erstatningsansvarlige efter lovgivningens almindelige regler.

Er en fører eller styrmand omfattet af ansvarskredsen i 1. pkt., dvs. ejeren eller brugeren, der benytter fartøjet eller lader det benytte, vil føreren eller styrmanden være omfattet af det objektive ansvar for personskade og tab af forsørger. En ansat fører af en speedbåd vil derimod ikke være omfattet af det foreslåede objektive ansvar, men alene efter en culpanorm.

Det foreslås endvidere fastslået, at rederen også vil være ansvarlig efter lovgivningens almindelige regler, når denne ikke er den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Dette skyldes, at der kan opstå en situation, hvor rederen er en anden end den nævnte personkreds. Loven indeholder ingen definition af, hvem det er, som er reder. Det afgøres efter en konkret vurdering. Udgangspunktet er, at det er den, som forestår driften af skibet, og i hvis økonomiske interesse dette sker, der anses som reder. Der henvises nærmere til bemærkningerne til 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, jf. Folketingstidende 2009-2010, A, L 100 som fremsat, side 21 og 22.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Den gældende sølov indeholder en række bestemmelser, hvorefter der er forsikringspligt for skibe, der benyttes til erhvervsmæssig sejlads. Ved erhvervsmæssig passagertransport skal der således tegnes passageransvarsforsikring uanset størrelsen og arten af de fartøjer, som anvendes, jf. kapitel 15 i søloven.

Den gældende sølov indeholder derimod ikke regler, som pålægger ejeren eller brugeren at tegne forsikring for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, vandscooter eller lignende fartøj, der benyttes til fritidssejlads, til trods for, at disse fartøjer bl.a. henset til deres fart udgør en særlig risiko.

Der foreslås derfor indsat en ny bestemmelse i sølovens § 154 a, hvorefter speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra­v til fartø­jets fører eller eventuelle styrmand, skal være dækket af en generel ansvarsforsikring.

Det foreslås således i *stk. 1, 1. pkt.*, at et fartøj, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal være omfattet af en forsikring til dækning af krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke.

§ 152 a, stk. 1, i søloven foreslås indsat ved lovforslagets § 2, nr. 1, og indeholder en regel om objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger. Det fremgår således af forslaget, at den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra­v til fartø­jets fører eller eventuelle styrmand uden hensyn til skyld er ansvarlig for personskade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke. Den pågældende er endvidere erstatningsansvarlig for tingsskader, som forvoldes i forbindelse med en søulykke efter lovgivningens almindelige regler. For forståelsen af hvilke fartøjer og skader, der omfattes, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2, og § 2, nr. 1.

Det fremgår af forslaget, at forsikringen skal dække krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet. Herved forstås alle skader, dvs. både personskader, tab af forsørger og tingsskader.

Efter forslaget til *stk. 1, 2. pkt.*, skal forsikringen give mulighed for at opnå erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175 i søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som ændret ved bekendtgørelse nr. 13 af 13. januar 2015 om ændring af ansvarsgrænserne i sølovens § 175, stk. 2 og 3, og § 1, nr. 9-11, i lov nr. 1546 af 19. december 2017. Efter § 175, stk. 2, 1. pkt., udgør ansvarsgrænsen for andre krav i anledning af dødsfald eller personskade 3,02 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. Det fremgår endvidere af § 175, stk. 4, at ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 1,51 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 og derunder.

Omregnet til danske kroner udgør ansvarsbegrænsningsbeløbene ca. 27 mio. kr. ved personskade og ca. 13,5 mio. kr. ved tingsskade. Ved erhvervsmæssig transport af passagerer er ansvarsgrænsen for, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, i øvrigt ca. 3,5 mio. kr. multipliceret med det antal passagerer, som skibet må sejle med, jf. § 175, stk. 1, som fastsætter ansvarsgrænsen til 400.000 SDR.

Det bemærkes, at der i medfør af sølovens § 175, stk. 6, 2. pkt., ved bekendtgørelse nr. 1267 af 7. november 2013 er indført en lavere ansvarsgrænse for skibe under 300 tons for andre krav end krav, der følger af personskader eller dødsfald. Det findes ikke hensigtsmæssigt med så lav en grænse i forhold til tingsskade for fartøjer omfattet af § 152 a, hvorfor den nævnte bekendtgørelse vil blive justeret, således at de lavere grænser ikke omfatter ansvar efter den foreslåede § 152 a.

Det bemærkes yderligere, at erhvervsministeren i henhold til § 175, stk. 7, kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1, 2 og 4, i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen, sådan som det allerede er sket ved bekendtgørelse nr. 13 af 13. januar 2015, som er nævnt ovenfor.

Forsikringspligten foreslås efter *stk. 1, 3. pkt.*, pålagt den, der bruger fartøjet eller lader det benytte. Samme principper er anvendt i færdselslovens § 106, stk. 2, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som omhandler forsikringspligt for ikke registreringspligtige motorkøretøjer. Forslaget skal også ses i lyset af, at der i praksis kan opstå vanskeligheder med at identificere den retmæssige ejer.

Det er sigtet, at forsikringen vil skulle dække alle skader, som fartøjet forvolder ved søulykker, herunder materielle skader, og uanset hvem der konkret har tegnet forsikringen, og hvem der i det konkrete tilfælde anvender fartøjet. Forsikringen vil således skulle dække det culpa ansvar, som gælder efter lovgivningens almindelige regler for tingskader samt det selvstændige ansvar, som påhviler fartøjets fører, styrmand eller reder, hvis denne er en anden end brugeren. Herved undgås at der tegnes flere forsikringer. Forslaget skal endvidere ses i sammenhæng med forslaget til stk. 3, hvorefter Søfartsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om en garantiordning, bl.a. for at sikre skadelidte i det tilfælde, at brugeren ikke måtte have tegnet forsikring.

Med forslaget til *stk. 2* foreslås, at for fartøjer, som en stat benytter eller lader benytte, uden at fartøjet er omfattet af § 155, eller som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, sidestilles selvforsikring med forsikring. De pågældende er typisk selvforsikrede.

Forslaget skal ses i sammenhæng med søloven § 155, stk. 1, hvoraf det fremgår at kapitel 7 a ikke finder anvendelse på krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed. Undtagelsen i § 155, stk. 1, omfatter ikke kommuner og regioner og fartøjer, som anvendes af staten i kommercielt øjemed.

Det er vurderet, at fartøjer, som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, eller som en stat benytter eller lader benytte uden for § 155, bør være omfattet af bestemmelsen, i det omfang sådanne fartøjer eksisterer, dog således at det vil være tilstrækkeligt, at fartøjerne omfattes af den pågældendes selvforsikringsordning.

Af hensyn til politiets og Søfartsstyrelsens adgang til at kontrollere, at der er tegnet lovpligtig forsikring, følger det af den foreslåede bestemmelse *stk. 3*, at føreren under sejladsen skal være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring, eller bevis for selvforsikring, jf. stk. 1 og 2. Det foreslås endvidere, at det udtrykkeligt fremgår, at fartøjet ikke må benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis, og at certifikatet eller beviset på forlangende skal forevises for myndighederne.

En myndighed, som selvforsikrer, vil kunne udstede et bevis herfor, som på tilsvarende vis som et certifikat skal medbringes under sejlads.

Det vil i henhold til forslaget § 2, nr. 6, være belagt med bødestraf at sejle uden forsikring og certifikat. I tilknytning til den kontrol, som politiet i øvrigt foretager til søs, vil politiet foretage kontrol af, at førere af speedbåde og vandscootere er i besiddelse af gyldigt forsikringscertifikat og i øvrigt også speedbåds- eller vandscooterbevis.

Antræffer politiet fartøjer, uden at der er personer, som har medbragt forsikringscertifikat eller speedbåds- eller vandscooterbevis, kan politiet pålægge fartøjet straks at sejle til nærmeste kyst eller havn, såfremt dette skønnes forsvarligt. Såfremt politiet nærer tvivl om et sådant pålæg vil blive efterkommet, eller om den pågældende er i stand til at foretage sejladsen forsvarligt, kan politiet bugserere eller sejle fartøjet til land eller nærmeste havn; om fornødent kan politiet søge bistand til bugseringen. Politiets direkte udgifter til sådan bugseringsbistand forudsættes at være en del af de sagsomkostninger, den pågældende vil kunne pålægges i forbindelse med en straffesag for sejlads uden det foreskrevne bevis eller certifikat.

Såfremt der voldes skade med fartøjet under sejladsen til nærmeste kyst eller havn, vil den foreslåede lovpligtige ansvarsforsikring dække denne. Det gælder også, hvis skaden sker under politiets sejlads med eller bugsering af fartøjet. Hvis der ikke er tegnet forsikring for fartøjet, indeholder lovforslaget mulighed for at fastsætte regler om en garantiordning, som vil kunne dække skaden, jf. nærmere herom i stk. 4 nedenfor.

Det foreslås i *stk. 4*, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, jf. stk. 1 og 2, herunder om kontraheringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udstedelse af det certifikat eller bevis, som er nævnt i stk. 3.

Det forventes, at der i forhold til forsikringsordningen vil blive fastsat regler, som i vidt omfang vil svare til de regler, som allerede kendes fra regler om forsikring af motorkøretøjer, hunde eller heste, der er udmøntet i henholdsvis bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., bekendtgørelse nr. 485 af 25. september 1984 om ansvarsforsikring af hunde og bekendtgørelse nr. 634 af 25. juni 2008 om ansvarsforsikring af løsgående heste. Der vil således administrativt kunne fastlægges en kontraheringspligt for forsikringsgivere til at tegne forsikring for enhver forsikringspligtig, der vil underkaste sig selskabets forsikringsvilkår.

Søfartsstyrelsen har også mulighed for at fastsætte regler om en garantiordning for uforsikrede og ukendte speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer. En sådan ordning forventes i vidt omfang at blive oprettet på tilsvarende vis som de allerede eksisterende ordninger for motorkøretøjer, hunde og heste, jf. ovenfor. Der vil dog skulle tages højde for, at ikke alle skader er omfattet af det objektive ansvar.

Søfartsstyrelsen bemyndiges også til at udstede regler ved bekendtgørelse for udenlandske fartøjer, således at de kan omfattes af reglerne om forsikringspligt, i det omfang det vurderes nødvendigt. Sådanne regler vil i givet fald blive fastsat efter inddragelse af sejlorganisationerne, således at det sikres, at de ikke udgør unødige hindringer for det internationale samarbejde om sejladsstævner m.v. Reglerne vil også skulle respektere retten til uskadelig transitpassage, som også omfatter speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer. Der vil også kunne fastsættes regler om, at skader forvoldt af udenlandske fartøjer vil kunne omfattes af garantiordningen.

I medfør af bemyndigelsesbestemmelsen vil der endelig kunne fastsættes nærmere regler om det certifikat eller bevis, som skal medbringes, når et fartøj omfattet af forsikringspligten benyttes.

Med forslaget til § 154 b, stk. 1, foreslås indført direkte hæftelse for forsikringsgiveren over for skadelidte. Det betyder, at skadelidte kan gå direkte til forsikringsselskabet for udbetaling af erstatning.

Det følger endvidere af det foreslåede § 154 b, stk. 2, at en aftale mellem forsikringsgiveren og forsikringstageren om, at forsikringsgiveren skal have regres mod den, der efter § 152 a, stk. 4, er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, kun har retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.

Med forslaget følger således, at der kun kan aftales regres ved uagtsom adfærd, når denne kan betegnes som grov hensynsløshed. Det gælder såvel i relation til den, der benytter fartøjet eller lader dette benytte, som i relation til fartøjets fører eller eventuelle styrmand og dets reder, hvis denne er en anden. Der vil således ikke være regresret, hvis skaden er forårsaget af f.eks. et øjeblikks uopmærksomhed, uanset om dette måtte anses som grov uagtsomhed. Dette gælder såvel ved personskader som ved materielle skader. Grov hensynsløshed vil omfatte såkaldt vanvidssejlads, men kan også omfatte andre tilfælde, hvor den pågældende har ladet hånt om hensynet til andres sikkerhed.

Med forslaget sikres skadevolderen en bedre retsstilling end efter forsikringsaftalelovens §§ 18-20, som sætter grænsen ved grov uagtsomhed. Bestemmelsen udelukker ikke, at der kan aftales bestemmelser om selvrisiko.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

§ 155 i søloven indeholder bl.a. regler om, at kapitlet ikke berører de krav, der er til forsikring i andre kapitler i søloven.

Ved en fejl mangler imidlertid en henvisning til kapitel 15, som bl.a. vedrører forsikring ved søtransport af passagerer, og som gælder ved siden af kravene i kapitel 7 a. Det foreslås derfor, at der indsættes en henvisning til kapitel 15 i § 155, stk. 3. Reglerne i kapitel 7 a skal ses som et supplement til bl.a. kapitel 15 og som en mere generel forsikringsordning, der dækker de krav, der ikke er omfattet af sølovens øvrige lovpligtige forsikringskrav.

Kravene i kapitel 15 udvider anvendelsesområdet for Athenforordningen - Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer.

Til nr. 4

Sølovens § 161 regulerer skyldfordelingen ved sammenstød mellem skibe. Med indførelsen af et objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger ved søulykker vil denne bestemmelse ikke fuldt ud kunne finde anvendelse, idet der vil indtræde ansvar også i tilfælde, hvor der ikke foreligger skyld.

På den baggrund foreslås indsat et nyt *stk. 6*, hvoraf det fremgår, at *stk. 1-3 og 5* ikke finder anvendelse for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a. § 152 a foreslås indsat med lovforslagets § 2, nr. 2, og fastsætter i *stk. 1, 1. pkt.*, at den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, uden hensyn til skyld er ansvarlig for personskade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Det betyder, at såfremt et sammenstød mellem skibe involverer mindst et fartøj omfattet af forslaget til § 152 a, vil ansvarsfordelingen for personskade og tab af forsørger ikke skulle reguleres efter § 161, *stk. 1-3 og 5*. Ansvarsfordelingen vil i stedet ske efter § 152 a, *stk. 1 og 2*, samt de almindelige principper, som navnlig fremgår af erstatningsansvarslovens § 25. Tingsskade vil følgelig fortsat være fuldt ud omfattet af § 161.

For så vidt angår § 161, *stk. 4*, bør denne fortsat gælde for erstatning for personskade og tab af forsørger i sammenstødssituationer, som involverer fartøjer omfattet af det foreslåede § 152 a.

Ved sammenstød forstås også tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted, jf. § 163 i søloven.

Det følger af § 161, *stk. 4*, at har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler vedkommende, kan denne henholde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som denne ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 274-285, 287-289 og 418-242 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte.

Dette bør gælde i alle situationer, og således også i den situation, hvor der sker sammenstød mellem fartøjer, hvor mindst et af fartøjerne er omfattet af det foreslåede § 152 a, *stk. 1*, i søloven.

Til nr. 5

Det følger af sølovens § 162, at er et sammenstød mellem skibe følge af ulykkelig hændelse, eller kan det ikke oplyses, at det er forårsaget ved skyld på nogen af siderne, bærer hvert skib sin skade.

Bestemmelsen er ikke forenelig med forslaget om indførelse af et objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger ved søulykker. Det foreslås derfor, at det indsættes som *2. pkt.* i § 162, at dette dog ikke gælder for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a.

Det betyder, at såfremt der sker personskade eller dødsfald ved et sammenstød mellem skibe, og mindst et fartøj omfattet af forslaget til § 152 a er involveret, vil disse tab skulle erstattes efter den foreslåede § 152 a, *stk. 1 og 2*, i søloven. Tingsskade vil følgelig fortsat være omfattet af § 162.

Til nr. 6

Efter § 514, stk. 1, i søloven kan overtrædelse af en række bestemmelser straffes med bøde. Det foreslås, at der indsættes en henvisning i sølovens § 514, stk. 1, til § 154 a, stk. 1 eller 3, i søloven, således at overtrædelse af disse bestemmelser også vil skulle kunne straffes med bøde.

Forslaget til § 154 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, indeholder krav om obligatorisk ansvarsforsikring. Med forslaget til ændring af § 514 i søloven vil den forsikringspligtige kunne pålægges bødestraf, hvis fartøjet ikke har den fornødne forsikring. Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte.

Forslaget til § 154 a, stk. 3, i søloven indeholder krav om, at føreren under sejladsen skal være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring, eller bevis for selvforsikring. Det fremgår endvidere, at fartøjet ikke må benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis, og at certifikatet eller beviset på forlangende skal forevises for myndighederne. Med forslaget til ændring af § 514 i søloven vil føreren kunne pålægges bødestraf, hvis reglerne om certifikat ikke overholdes.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Det fremgår af den gældende § 515 b i søloven, at Søfartsstyrelsen i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs kan føre tilsyn med overholdelsen af § 153, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 471 og 486 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.

De bestemmelser, som der kan føres tilsyn med i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs vedrører forsikringspligt og certifikater for søretlige krav (§ 153), forsikringspligt ved bugsering (170 a, stk. 2 og 3), bunkers- og oliecertifikater (§§ 186, 197 og 198), forsikringspligt og certifikater ved passagertransport (403 a-403 c), bestemmelserne om skibs- og radiodagbøger (§ 471), anlægshaveres pligt til at påse, at foreskrevne forsikringer er tegnet (§ 486) og de regler, der udstedes i medfør heraf.

Med den foreslåede nyaffattelse vil bestemmelsen fremover også vedrøre tilsyn med §§ 154 a og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170 og 440 i søloven og regler, der udstedes i medfør heraf. Det foreslås således, at Søfartsstyrelsen efter § 515 b i søloven i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs kan føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 440, 471 og 486 i denne lov og regler, der udstedes i medfør heraf.

Med lovforslaget indføres et krav om obligatorisk ansvarsforsikring og certifikat herpå, jf. forslag til § 154 a i søloven, som foreslås indsat ved lovforslagets § 2, nr. 2. Det foreslås på den baggrund, at der indsættes en henvisning til sølovens § 154 a i § 515 b i søloven, hvorefter Søfartsstyrelsens tilsyn også vil kunne omfatte med overholdelsen af de nye krav.

§ 515 b i søloven skal ses i sammenhæng med 20 a, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, som indeholder en parallel bestemmelse om tilsyn. § 20 a, stk. 1, fastslår således, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs tillige kan føre tilsyn med overholdelsen af en række bestemmel-

ser i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Ud fra et ordensmæssigt synspunkt bør de to tilsynsbestemmelser henvise til de samme bestemmelser i søloven. Ved lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås derfor indsat en tilsvarende henvisning til sølovens § 154 a, i § 20 a i lov om sikkerhed til søs. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne hertil.

Det fremgår endvidere af den gældende § 20 a i lov om sikkerhed til søs, at Søfartsstyrelsen tillige bl.a. kan føre tilsyn med overholdelsen af § 168, § 169, stk. 4, og §§ 170 og 440 i søloven og de regler, der udstedes i medfør heraf. Der henvises nærmere til lovforslagets § 1, nr. 1.

Ved en fejl er disse bestemmelser imidlertid ikke nævnt i § 515 b i søloven. For at sikre parallelitet mellem de to tilsynsbestemmelser foreslås det justeret ved nyaffattelsen af § 515 b i søloven, at bestemmelsen også omfatter de pågældende bestemmelser. Sølovens § 168, § 169, stk. 4, og § 170 vedrører forsikringspligt for vragsjernelse og certifikater herfor og § 440 vedrører passagerrettigheder.

Bestemmelsen medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i søloven.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 15. maj 2018. Baggrunden herfor er, at de foreslåede regler om konfiskation og obligatorisk ansvarsforsikring for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer skal træde i kraft, inden sommerens sejlads typisk påbegyndes. De fælles ikrafttrædelsesdatoer er derfor også fraveget.

Med bestemmelsen i *stk. 2* foreslås det, at regler, der er fastsat i medfør af § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af nye regler.

§ 32, stk. 8, indeholder hjemmel til at fastsætte regler om straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at der i sådanne forskrifter kan fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om forhold omfattet af loven. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som nævnt i *stk. 1*.

Bemyndigelsen er udnyttet i en række bekendtgørelser. § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, rykker til § 32, stk. 9, som følge af lovforslagets § 1, nr. 2, hvorfor det af ordensmæssige hensyn bør fremgå, at regler fastsat i medfør af bestemmelsen forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af nye regler.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Søsikkerhed og reglerne i søloven er rigsansliggende i Grønland.

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at lovens § 2, som ikke vedrører skibsregistrering, helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Forslaget beror på, at søsikkerhed, som lovforslagets § 1 vedrører, er et færøsk særansliggende, mens søloven, som lovforslagets § 2 ændrer i, er et rigsansliggende, bortset fra skibsregistrering.

Det fremgår af forslaget til *stk. 4*, at loven endvidere kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland på forskellige tidspunkter. Forslaget skyldes, at det ikke kan udelukkes, at der kan blive tale om etapevis ikrafttræden af dele af loven.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, § 2 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, § 38 i lov nr. 426 af 18. maj 2016 og senest ved § 2 i lov nr. 1546 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer og kapitel 2 i lov om elektroniske cigaretter m.v. på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198, 440, 471 og 486 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2 og 3. ---

§ 32. ---

1. I § 20 a, stk. 1, pkt. 1, ændres »§§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198« til: »§§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c«.

2. I § 32 indsættes efter stk. 6 som nyt stykke:

»*Stk. 7.* Anses det for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller regler udstedt i medfør heraf, kan der ske konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i tilfælde, hvor føreren flere gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandsskab, eller hvor der ved fartøjets sejlads er sket en grov overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et sådant fartøj, som ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om

fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«

Stk. 7-11 bliver herefter stk. 8-12.

Stk. 11. En juridisk person, som godtgør at have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, kan dog ikke straffes i tilfælde, hvor en ansat overtræder § 12 eller bestemmelser fastsat i medfør af § 3, nr. 6, og stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.

3. I § 32, *stk. 11*, der bliver stk. 12, ændres »stk. 8« til: »stk. 9«.

§ 2

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 og § 3 i lov nr. 400 af 2. maj 2016 og senest ved § 1 i lov nr. 1548 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

§ 152. ---

1. Efter § 152 indsættes i *kapitel 7*:

»§ 152 a. Den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for personskade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 meter, vandscooter eller lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 1, hvis fartøjet havde været dansk.

Stk. 4. Erstatningsansvaret efter stk. 1 påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Fartøjets

fører og en eventuel styrmand samt dets reder, hvis denne er en anden end den, som er nævnt i 1. pkt., er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.«

§ 154. ---

2. Efter § 154 indsættes:

»§ 154 a. Et fartøj, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal være omfattet af en forsikring til dækning af krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke. Forsikringen skal give mulighed for at opnå erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175. Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. For fartøjer, som en stat benytter eller lader benytte, uden at fartøjet er omfattet af § 155, eller som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, sidestilles selvforsikring med forsikring.

Stk. 3. Føreren skal under sejladsen være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring eller bevis for selvforsikring, jf. stk. 1 og 2. Fartøjet må ikke benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis. Certifikatet eller beviset skal på forlangende forevises for myndighederne.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, jf. stk. 1 og 2, herunder om kontraheeringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udstedelse af det certifikat eller bevis, som er nævnt i stk. 3.

§ 154 b. Forsikringsgiveren hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter 154 a, stk. 1.

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsgiveren og forsikringstageren om, at forsikringsgiveren skal have regres mod den, der efter § 152 a, stk. 4, er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.«

§ 155. ---

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 11.

Stk. 4 og 5. ---

3. I § 155, stk. 3, indsættes efter »kapitel 11«: »og 15«.

§ 161. ---

§ 162. Er sammenstødet følge af ulykkelig hændelse, eller kan det ikke oplyses, at det er forårsaget ved skyld på nogen af siderne, bærer hvert skib sin skade.

§ 514. Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19 eller § 25, stk. 1-2, § 153, stk. 1, 3 eller 4, § 168, stk. 1, § 170 a, stk. 2 og 3, § 197, § 403 b, stk. 1, eller § 403 c straffes med bøde.

Stk. 2-4. ---

§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af § 153, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 471 og 486 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.

4. I § 161 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Stk. 1-3 og 5 finder ikke anvendelse for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

5. I § 162 indsættes som 2. *pkt*:

»Dette gælder dog ikke for personskade og tab af forsørger, når mindst et involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

6. I § 514, *stk. 1*, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 154 a, stk. 1 eller 3,«.

7. § 515 b affattes således:

»§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 440, 471 og 486 i denne lov og regler, der udstedes i medfør heraf.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. maj 2018.

Stk. 2. Regler, der er fastsat i medfør af § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af nye regler.

§ 4

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2-4.

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

Stk. 3. § 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 4. Loven kan endvidere sættes i kraft for Færøerne og Grønland på forskellige tidspunkter.