



## HØRINGSNOTAT

30. januar 2018

**Høringsnotat vedrørende udkast til lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven** (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer m.v.)

### 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skærpe reglerne for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer med henblik på at styrke sikkerheden til søs og forbedre skadelidtes økonomiske stilling efter en ulykke.

Lovforslaget lægger således op til, at der indføres krav om 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.

Lovforslaget vil omfatte de hurtigste fritidsfartøjer, hvor der stilles størst krav til sejlernes agtpågenhed, og hvor der er størst risiko for at påføre andre skade.

Lovforslaget lægger endvidere op til at øge muligheden for konfiskation af sådanne fartøjer på grund af hensynsløs sejlads – såkaldt »vanvidssejlads«, eller hvor føreren gentagne gange har navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandsskab.

Forslaget er sendt i høring den 27. oktober 2017 med høringsfrist den 24. november 2017 hos i alt 91 organisationer m.v. Der er modtaget hørings­ svar fra 33 organisationer, foreninger m.v., hvoraf 26 har haft bemærkninger til lovforslaget. Der er herudover efterfølgende modtaget supplerende hørings­ svar fra tre organisationer m.v.

Forslaget blev sendt i høring sammen med et forslag om justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer. Denne del af forslaget er efter høringen blevet udskilt og inkluderet i lovforslag L124, fremsat den 10. januar 2018.

## **2. Generelle bemærkninger**

Høringen tegner et overordnet billede af, at høringsparterne er positive over for, at der indføres skærpede regler. Der er dog også modtaget en række kritiske bemærkninger - særligt i relation til forslaget om, at der skal være objektivt ansvar for skade som følge af en søulykke og forslaget om, hvem forsikringspligten skal omfatte.

## **3. Bemærkninger til lovforslagets konkrete indhold**

I det følgende gennemgås de væsentligste høringssvar til ovennævnte punkter. Kommentarer hertil er anført i kursiv.

Det bemærkes, at høringssvarene kun er gengivet i hovedtræk, og at der ikke er medtaget bemærkninger, som vedrører kravet om vandscooterbevis, som trådte i kraft den 1. januar 2018. Der henvises i stedet til vandscooterførerbekendtgørelsen (bkg. nr. 1725 af 18. december 2017). Et udkast hertil blev sendt i offentlig høring i perioden fra den 19. oktober 2017 til den 18. november 2017.

Der er, udover hvad der fremgår af kommentarerne til høringsnotatet, foretaget en række mindre ændringer af lovforslaget, herunder justeringer af tilsynsbestemmelser og ændringer af lovteknisk karakter. Lovforslaget er endvidere blevet omarbejdet lovteknisk, herunder er bemærkningerne blevet uddybet og reglerne om ansvarsfordelingen ved sammenstød er blevet præciseret.

Derudover bemærkes, at det ved en fejl var angivet i høringsforslaget, at sejlads uden ansvarsforsikring eller certifikat ville kunne straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år. Den pågældende bestemmelse, som der foreslås ændret i, giver imidlertid alene mulighed for indførelse af bødestraf. Dette fremgår nu også af lovforslaget.

Nedenstående kommentering af høringssvarene vil ske med udgangspunkt i følgende opdeling:

- 3.1. Generelle bemærkninger
- 3.2. Udvidet adgang til konfiskation af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer
- 3.3. Indførelse af objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger ved brug af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer

- 3.3.1. Valget mellem objektivt ansvar og culpa
- 3.3.2. Hvem pålægges det objektive ansvar?
- 3.4. Indførelse af obligatorisk ansvarsforsikring for brug af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer
  - 3.4.1. Typer af fartøjer omfattet af en obligatorisk ansvarsforsikring
  - 3.4.2. Kriterier for afgrænsning af fartøjer omfattet af en obligatorisk ansvarsforsikring
  - 3.4.3. Mulighed for undtagelser fra forsikringspligten
  - 3.4.4. Hvem påhviler forsikringspligten?
  - 3.4.5. Kontraheringspligt, garantiordning, hæftelsesregler og regres
  - 3.4.6. Forsikringssummens størrelse
  - 3.4.7. Prisniveau for obligatorisk ansvarsforsikring
  - 3.4.8. Forholdet til kaskoforsikringer
  - 3.4.9. CE-mærkning
  - 3.4.10. Håndhævelse af kravet om obligatorisk ansvarsforsikring
  - 3.4.11. Mulighed for overgangsordning
- 3.5. Registrerings-/nummerpladeordning for fartøjer
- 3.6. Andre bemærkninger til lovforslaget
  - 3.6.1. Bødeniveau
  - 3.6.2. Begrænsninger i færdsel og hastighed

### **3.1. Generelle bemærkninger**

CO-SØFART er meget enig i lovforslaget.

Danmarks Idrætsforbund støtter op om den overordnede hensigt med lovforslaget om at styrke den såkaldte svage parts retsstilling i tilfælde af personulykker, hvor vandscootere eller hurtigtgående speedbåde er involveret.

Dansk Erhverv er helt enig i, at der skal ske regulering af visse hurtige fartøjer til søs.

Dansk Industri og Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) støtter generelt bestræbelserne på at styrke sikkerheden til søs og kan i udgangspunktet tilslutte sig lovforslaget.

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund anerkender vigtigheden af, at alle trafikanter på havet skal føle sig sikre og trygge og bakker op om en optimering af de nuværende regler.

Duelighedsklubben hilser de nye regler velkommen, idet disse i deres optik vil styrke retsbevidstheden blandt borgerne, og dette i sig selv berettiger

ændringerne i regelsættet. Klubben mener dog ikke ud fra et sømandsfagligt perspektiv, at de foreslåede ændringer ville kunne have forhindret ”vanvidssejladsen” i Københavns Havn i foråret 2017.

Forbrugerrådet TÆNK støtter, at der sker en opstramning af reglerne.

#### **Kommentar**

*De generelle bemærkninger vurderes at være udtryk for, at der generelt er støtte til formålet med lovforslaget.*

### **3.2. Udvidet adgang til konfiskation af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer**

Danmarks Fritidssejler Union bifalder konfiskation efter vanvidssejlads som et opdragende element.

Dansk Erhverv bifalder, at der vil kunne ske konfiskation i forbindelse med ”vanvidssejlads”.

Dansk Sejlunion er positiv over for, at der indføres hjemmel til at konfiskere fartøjer anvendt til uforsvarlig sejlads.

Friluftsrådet bakker også op om muligheden for konfiskation.

Dansk Vandski og Wakeboard Forbund og Danske Tursejlere finder tiltaget godt.

Træskibs Sammenslutningen bemærker, at lovforslaget i forbindelse med straffesanktioner indeholder formuleringer som ”i strid med godt sømandskab”, ”ved grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs”, ”særlig hensynsløs sejlads” og ”vanvidssejlads”. Træskibs Sammenslutningen efterspørger eksempler i lovgivningen på disse begreber til brug for personer uden forudgående sejlerfaring, som har erhvervet speedbådscertifikat og dermed har adgang til let manøvrerebart fartøj med voldsomt fartpotentiale.

#### **Kommentar**

*Høringssvarene vurderes at være udtryk for, at der generelt er støtte til lovforslaget om udvidet adgang til konfiskation.*

*Lovforslagets bemærkninger er blevet lettere udbygget, særligt i forhold til forståelsen af begrebet ”i strid med godt sømandskab” i forhold til særlig hensynsløs sejlads.*

### **3.3. Indførelse af objektivt ansvar for personskade og tab af forsørger ved brug af visse speedbåde med skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer**

### 3.3.1. Valget mellem objektivt ansvar og culpa

Danmarks Fritidssejler Union anfører, at ansvarsgrundlaget efter de internationale søvejsregler er baseret på culpa og ikke objektivt ansvar, hvilket vil skabe forvirring blandt sejlere.

Dansk Erhverv er ikke enig i, at det ønskede mål om bedre sikkerhed for alle til søs, vil blive opnået ved at indføre en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på objektivt ansvar. Som et alternativ foreslår Dansk Erhverv alene at lade vandscootere og andre turbinedrevne fartøjer omfatte af pligten til at tegne lovpligtig ansvarsforsikring, da den iboende fare fra de resterende fartøjer er minimal til sammenligning med vandscootere. Andre fartøjer, der omfattes af lovforslaget, kan så blive mødt med et krav om at tegne den nuværende ansvarsforsikring på culpagrundlag. Som et andet alternativ kunne den nuværende frivillige ansvarsforsikring på culpagrundlag udvides til at blive lovpligtig for alle fartøjer.

Danske Tursejlere stiller spørgsmålstegn ved valget af objektivt ansvar i stedet for culpaansvar. Såfremt lovforslaget vedtages i den form, som fremgik af høringsudkastet, vil der være tre grupper af sejlere på søterritoriet, nemlig sejlere med en lovpligtig ansvarsforsikring baseret på objektivt ansvar, sejlere med en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring baseret på culpaansvar og sejlere, der ikke har nogen ansvarsforsikring. En sådan tredeling vil efter Danske Tursejleres opfattelse give anledning til stor forvirring blandt mange sejlere, blandt havnemyndigheder og andre brugere af søterritoriet.

Danske Tursejlere finder, at hvis der skal indføres objektivt ansvar, bør dette alene gælde vandscootere, som kan betragtes som et højhastighedsfartøj og derfor bedre kan sidestilles med et motorkøretøj på landjorden.

I et supplerende høringssvar foreslår Danske Tursejlere som en ny tilgang, at det objektive ansvar indføres for personskade, mens der for tingsskade fortsat vil skulle gælde culpaansvar. Det foreslås at gælde for alle former for fartøjer, der benytter søterritoriet.

Dansk Sejlunion støtter ikke forslaget om, at den obligatoriske ansvarsforsikring skal tegnes med dækning på objektivt grundlag. Dansk Sejlunion anfører, at objektiv dækning med sikkerhed vil medføre markant højere forsikringspræmier for alle speedbåde, hvilket vil medføre markante merudgifter for bl.a. de foreningsbaserede sejlklubber, hvor speedbåde er nødvendige instruktørværktøjer ved fx jolletræning for børn og unge. Der vil blive påført ekstraudgifter i et alt for bredt og uhensigtsmæssigt omfang set i forhold til, at der årligt i Danmark kun sker ganske få hændelser, hvor speedbåde er involveret i ulykker med personskade. Der foreslås derfor en

traditionel obligatorisk ansvarsforsikring. Dansk Sejlunion ønsker endvidere bekræftet, at lovforslaget ikke omfatter udenlandske fartøjer, som fx kommer til Danmark som trænerbåde i forbindelse med internationale sejlsportsstævner.

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund finder ikke, at indførelse af en obligatorisk objektiv ansvarsforsikring vil komme det egentlige problem til livs. Udøvere af såkaldt ”vanvidssejlsads” vil ikke tilkøbe den obligatoriske ansvarsforsikring. Derudover foreslås det, at den lovpligtige ansvarsforsikring baseres på et culpaansvar i stedet for objektivt ansvar.

Forsikring & Pension anfører, at det ikke tydeligt fremgår, at der særskilt er taget stilling til de typer af uheld, der skal være omfattet af forsikringspligten. I færdselsloven er ansvarsgrundlaget afgrænset til uheld, hvor fartøjet har været i brug. Uden en lignende afgrænsning vil der være risiko for at hæfte på objektivt grundlag for hændelser, hvor fartøjet falder af en trailer, et opbevaringsstillads eller lignende. Forsikring & Pension foreslår, at der indsættes en afgrænsning af ansvarsgrundlaget i søloven, der ligner afgrænsningen i færdselslovens § 101 (fsva. objektivt ansvar) og § 102 (fsva. culpa).

Søassurancen Danmark udtaler, at det er uforholdsmæssigt at indføre en objektiv ansvarsregel for ejere af de fartøjer, der omfattes af lovforslaget, idet målet med reglerne kan sikres ved at pålægge ejerne en almindelig lovpligtig ansvarsforsikring med culpaansvar. Det anføres også i forhold til ansvarsgrundlaget, at der ingen harmoni er med sølovens sammenstødsregler. Det bemærkes herudover, at lovforslaget ikke tager stilling til udenlandske ejere, herunder selskaber, udlejning eller leasing af udenlandske fartøjer, der sejler i danske farvande.

### **Kommentar**

*Et erstatningsansvar baseret på uagtsomhed vurderes ikke at udgøre en tilstrækkelig sikkerhed i 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. Dette skal ses i sammenhæng med formålet med lovforslaget, som netop bl.a. er at sikre skadelidte en bedre retsstilling end tilfældet er i dag.*

*Erstatning baseret på culpaansvar kan således betyde, at hvis skadevolder afviser at have handlet uforsvarligt, vil forsikringsselskabet i almindelighed ikke kunne anerkende skaden, hvorfor skadelidte vil skulle anlægge retssag. Under en sådan retssag 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, vandscooter eller 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 da også fra andre sammenhænge, hvor der er større risiko for ulykker, og hvor der er ønske om at sikre skadelidte, fx færdselsloven, hundeloven og lov om hold af heste.*

*Objektivt ansvar er dog også en skærpelse af de ansvarsregler, som i øvrigt anvendes i forbindelse med søulykker ved fritidssejlads.*

*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. Lovforslaget er derfor justeret, således, at det objektive ansvar er begrænset til personskade og tab af forsørger.*

*Forslaget om objektive ansvar for personskade og tab og forsørger vedrører udover vandscootere også speedbåde med en skroglængde under 15 meter og lignende fartøjer. Det skyldes, at sejlads med andre typer af hurtige og planende motordrevne fartøjer end vandscootere også er forbundet med en betydelig risiko for ulykker. Et objektive ansvar bør derfor også omfatte disse fartøjer.. Herved medtages de hurtigste fritidsfartøjer, hvor der stilles størst krav til sejlernes agtpågivenhed, og hvor der er størst risiko for at påføre andre skade. Se også afsnit 3.4.1 og 3.4.2 nedenfor.*

*Der findes derimod ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at udvide det objektive ansvar yderligere til andre typer af fritidsfartøjer. Spørgsmålet om en udvidelse af forsikringspligten til andre fritidsfartøjer vil imidlertid eventuelt kunne tages op på ny, når der er indhentet yderligere erfaringer med den foreslåede ordning.*

*Der er rejst spørgsmål om kravet om objektive ansvar kan medføre forhøjede præmier i forhold til de ansvarsforsikringer, som tegnes i dag. Til brug for vurderingen heraf har der været rettet kontakt til Forsikring & Pension, der som brancheorganisation på forsikringsområdet har oplyst følgende i forbindelse med overvejelser om et generelt objektive ansvar for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, som også omfattede tingsskader:*

*”På baggrund af vores viden om hidtidige skader på dette område er det vores vurdering, at forsikringspræmien for de speedbåde og vandscootere, der allerede i dag har en frivillig ansvarsforsikring, i de fleste tilfælde ikke vil ændres væsentligt ved indførelse af objektivet ansvar. Det er naturligvis vigtigt at understrege, at forsikringspriser, som er en væsentlig konkurrenceparameter for forsikringsselskaberne, fastsættes individuelt af hvert enkelt forsikringsselskab.” Der henvises til afsnit 3.4.7 nedenfor.*

*Der er rejst spørgsmål om, hvorvidt objektivet ansvar skal indføres i forhold til alle skader forvoldt af de pågældende fartøjer, eller om det kun skal gælde i nogle situationer, sådan som det også er tilfældet efter færdselsloven. Efter forslaget vil det objektive ansvar alene skulle gælde ved søulykker. Ved søulykke forstås eksempelvis kollision, skibbrud, kæntring og stranding. Der kan også være tale om en søulykke hvis en person falder over bord eller kommer til skade som følge af skibsfejl, f.eks. manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler vedrørende skibsdele eller skibudstyr. Hvis der ikke er tale om en søulykke, vil skaderne ikke være omfattet af lovforslagets bestemmelser om obligatorisk ansvarsforsikring. Søulykker omfatter ikke ulykker på land, f.eks. hvor et fartøj falder af en trailer. Der vurderes derfor ikke at være behov for en yderligere afgrænsning af ansvarsgrundlaget i søloven, som ligner ansvarsgrundlaget i færdselslovens §§ 101 og 102.*

*Det er korrekt, at der ikke i høringsudkastet var medtaget en bestemmelse om ansvar i forbindelse med sammenstød mellem fartøjer, som involverer fartøjer omfattet af forslaget om objektivet ansvar og den gældende regel om sammenstød i søloven.*

*Sølovens regler om ansvarsfordeling ved sammenstød beror på, hvem der bærer skylden for sammenstødet. Dette skal fraviges, når der indføres objektivet ansvar for personskade og tab af forsørger. Lovforslaget er derfor justeret i overensstemmelse hermed. Det indebærer, at ved sammenstød, hvor mindst et af fartøjerne er omfattet af reglerne om obligatorisk ansvarsforsikring, skal ansvarsfordelingen ske efter reglerne om objektivet ansvar, for så vidt angår personskade og tab af forsørger, og efter sølovens øvrige regler for så vidt angår tingsskade. Det fremgår endvidere af lovforslaget, at reglen om, at hvert skib bærer sin skade, når et sammenstød mellem skibe sker uden skyld på nogen af siderne ikke finder anvendelse, for så vidt angår personskade og tab af forsørger, når sammenstødet involverer et af de fartøjer, der omfattes af det objektivet ansvar.*

*Høringsudkastet indeholdt ikke regler om udenlandske fartøjer. Det findes mest hensigtsmæssigt, at der gælder samme ansvarsgrundlag, uanset om fartøjet er dansk eller udenlandsk. Herved vil reglerne være ens i forhold til en skadelidt, der således vil kunne rette et krav for personskade eller tab*



*af forsørger baseret på objektivt grundlag mod skadevolderen, uanset om der måtte være tale om et dansk eller udenlandsk fartøj. Lovforslaget er derfor justeret, således at det fremgår, at ansvarsbestemmelserne også vil gælde for udenlandske speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav, hvis det pågældende fartøj havde været dansk. For forsikringspligt ift. udenlandske fartøjer henvises i øvrigt til afsnit 3.4.2 nedenfor.*

### **3.3.2. Hvem pålægges det objektive ansvar?**

Advokatrådet bemærker, at man kunne overveje behovet for at sondre mellem henholdsvis ejer, bruger og fører af fartøjet som i færdselslovens regler for køretøjer.

Forsikring & Pension foreslår, at forsikringspligten ikke kun påhviler ejeren af fartøjet, men også en bruger, der benytter fartøjet eller lader det benytte for at undgå vanskeligheder med at identificere den retmæssige ejer af et fartøj og dermed, hvem der har forsikringspligten for det pågældende fartøj.

#### **Kommentar**

*Der opereres i søloven med en række forskellige ansvarssubjekter. I lovens kapitel 7 er ansvarssubjektet eksempelvis "rederen", mens det i kapitel 8 er "den registrerede ejer" og i kapitel 10 blot "ejer".*

*Som det fremgår af lovforslaget er det primært fritidssejladts med de hurtigste fartøjer, der ønskes reguleret ved regler om objektivt ansvar for personskade og tab og forsørger og en generel obligatorisk ansvarsforsikring (se under afsnit 3.4).*

*Ud fra hensynet til bedst mulig sikring af skadelidte og for at undgå urimelige situationer, er lovforslaget tilpasset således, at det i forhold til det objektive ansvar følger de overordnede principper i færdselsloven, således at det er den, der benytter eller lader fartøjet benytte, som pålægges det objektive ansvar for personskade og tab af forsørger. 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 fartøjet. Det findes ikke hensigtsmæssigt at lade ejeren være den, der er objektivt ansvarlig i sådanne tilfælde.*

*Lovforslaget ændrer ikke på reglerne om erstatningspligt for tingsskader.*

### **3.4. Indførelse af obligatorisk ansvarsforsikring for brug af speedbåde med en skroglængde på under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer**

### **3.4.1. Typer af fartøjer omfattet af en obligatorisk ansvarsforsikring**

Dansk Erhverv foreslår som alternativ til en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på culpa alene at lade vandscootere og andre turbinedrevne fartøjer omfatte af pligten til at tegne lovpligtig ansvarsforsikring, da den iboende fare fra de resterende fartøjer er minimal til sammenligning med vandscootere. Andre fartøjer, der omfattes af lovforslaget, kan så blive mødt med et krav om at tegne den nuværende ansvarsforsikring på culpa grundlag. Som et andet alternativ kunne den nuværende frivillige ansvarsforsikring på culpa grundlag udvides til at blive lovpligtig for alle fartøjer.

Danmarks Fritidssejler Union anser det ikke for relevant at indføre en obligatorisk ansvarsforsikring for vandscootere, jetski og speedbåde, bl.a. fordi der generelt ikke er en belastende skadesstatistik, og enkelte hændelser ikke berettiger til indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring for speedbåde.

Danmarks Motor Union er tilfreds med indførelse af et nyt krav om ansvarsforsikringer efter den ulykkelige hændelse i Københavns Havn i foråret 2017.

Dansk Industri og Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) opfordrer til, at den lovpligtige ansvarsforsikring udbredes til hovedparten af fritidsfartøjerne, da der også kan opstå betydelig person- og tingsskader i forbindelse med sejlbåde, dog således at reglen om objektivi ansvar ikke udvides til sejlbådene, men at der i stedet for bliver tale om en almindelig ansvarsforsikring, der tager udgangspunkt i culpaansvar. Det foreslås konkret, at der indføres lovpligtig ansvarsforsikring for alle sejlbåde over 4,5 meter.

Dansk Sejlunion støtter forslaget om obligatorisk ansvarsforsikring for vandscootere og speedbåde, ligesom man har sympati for ønsket om at sikre erstatning til skadelidte.

Dansk Søredningsselskab støtter overordnet set op om forslaget om en lovpligtig ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lignende.

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund foreslår, at hvis ansvarsforsikringen skal basere sig på objektivi ansvar, bør den kun omfatte vandscootere og ikke speedbåde samtidig med, at der skal stilles krav til at alle andre brugere af søterritoriet om at tegne en ansvarsforsikring baseret på den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring, der yder erstatning baseret på culpaansvar.

Danske Tursejlere er generelt enig i den politiske opbakning til at indføre nye regelsæt for førere af hurtigt sejlen de fartøjer m.v. via en obligatorisk

ansvarsforsikring, således at havets ”bløde trafikanter” og andre brugergrupper kan føle sig mere sikkerhed og tryghed i forbindelse med deres sejlads. Foreningen bemærker, at det bør være lovpligtigt med en ansvarsforsikring for alle typer fartøjer, der sejler på dansk søterritorium med en længde over 4,5 meter eller med motorkraft over 10 HK.

Danske Tursejlere foreslår i et supplerende høringssvar, at der bør tegnes en forsikring for alle fartøjer, der benytter søterritoriet, og hvor søloven er gældende. Forslaget forudsætter, at den lovpligtige forsikring for så vidt angår personskade baseres på objektivt ansvar og for så vidt angår tingskade baseres på culpaansvar, jf. nærmere herom ovenfor under punkt 3.3.1.

Forsikring & Pension støtter op om forslaget om en lovpligtig ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere o.lign., da disse fartøjer – bl.a. pga. deres høje fart – udgør en øget risiko på vandet. Alle typer af hurtigt og planende motordrevne fartøjer skal være omfattet af lovforslaget, for det første for at have en klar afgrænsning, og for det andet for at afdække hele risikoen ved hurtigtgående fartøjer på vandet og ikke kun for særlige fartøjer.

Friluftsrådet bakker op om indførelse af ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer.

Jetski.dk ApS oplyser, at Jetski.dk i mange år har været stor fortalere for lovpligtig ansvarsforsikring på alle fartøjer på søen. De foreslåede skærpede regler om sejlads med vandscootere og speedbåde anses dog for at være en politisk overreaktion. Den lovpligtige ansvarsforsikring bør gælde alle fartøjer på søen; ikke blot jetski/vandscootere, men også motorbåde og i samme ombæring sejlbåde.

Jet-Trade Powersport finder en obligatorisk ansvarsforsikring fornuftig. En sådan bør dog gælde for alle fritidssejlere.

En borger finder, at det er rigtig fornuftigt, at der pålægges krav om ansvarsforsikring for både vandscootere og speedbåde. Det bør dog overvejes, om kravet om objektivt ansvar skulle have været placeret på alle både.

Søassurancen Danmark udtaler endvidere, at man kan benytte lejligheden til at indføre en almindelig lovpligtig ansvarsforsikring for alle danske lystfartøjer, og at alle udenlandske fritidsfartøjer, der sejler i danske farvande, burde pålægges en lovpligtig ansvarsforsikring.

## **Kommentar**

*De fleste hørings svar giver udtryk for, at det findes hensigtsmæssigt, at der indføres en lovpligtig ansvarsforsikring. Der er dog uenighed om ansvarsgrundlaget. For så vidt angår hvilket ansvarsgrundlag den lovpligtige ansvarsforsikring skal tegnes for, henvises til pkt. 3.3.1. ovenfor og kommentarerne hertil. Det fremgår heraf, at lovforslaget er justeret, således at det objektive ansvar alene vil gælde for personskade og tab af forsørger, mens lovgivningens almindelige ansvarsregler vil gælde for tingsskader.*

*Den obligatoriske ansvarsforsikring foreslås fortsat at være generel, således at den både vil omfatte ansvar for personskade og tab af forsørger og ansvar for tingsskade. Det betyder, at den obligatoriske ansvarsforsikring både vil omfatte dækning af skader baseret på objektivt ansvar og dækning af skader baseret på culpaansvar*

*Det fastholdes endvidere, at den lovpligtige ansvarsforsikring skal gælde for speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, dog således at det præciseres, at det kun gælder for speedbåde med en skroglængde under 15 meter (se nærmere herom under afsnit 3.4.2).*

*Der findes ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at udvide kravet om ansvarsforsikring til andre fartøjer. Spørgsmålet om en udvidelse af forsikringspligten til andre fritidsfartøjer vil imidlertid eventuelt kunne tages op på ny, når der er indhentet yderligere erfaringer med den foreslåede ordning.*

*Det er heller ikke vurderet hensigtsmæssigt at indskrænke anvendelsesområdet til f.eks. vandscootere og andre turbinedrevne fartøjer, da også speedbåde kan operere med høj fart og kan forvolde stor skade ved påsejling af andre skibe eller personer.*

### **3.4.2. Kriterier for afgrænsning af fartøjer omfattet af obligatorisk ansvarsforsikring**

Dansk Sejlunion ønsker bekræftet, at lovforslaget ikke omfatter udenlandske fartøjer, som fx kommer til Danmark som trænerbåde i forbindelse med internationale sejlsportsstævner.

Danske Tursejlere bemærker, at det er kravet om speedbådskørekort, der er udslagsgivende for kravet om en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på objektivt ansvar. Hvis dette krav fortolkes forskelligt, risikerer det, at der opstår skadessituationer, hvor der burde være tegnet forsikring. Der findes også en gruppe sejlere, som har ”sprunget” speedbådsbevis over og i stedet uddannet sig frivilligt på et højere kompetenceniveau. Danske Tursejlere spørger, om disse også vil være omfattet af forslaget.

Søassurancen Danmark finder, at det nøje bør specificeres i lovforslaget, hvilke fartøjer der er omfattet af kravet om ansvarsforsikring i stedet for at henvise til fartøjer, hvortil der kræves speedbåds-certifikat, idet dette er et isoleret dansk krav. Det bemærkes desuden, at lovforslaget ikke tager stilling til udenlandske ejere, herunder selskaber, udlejning eller leasing af udenlandske fartøjer, der sejler i danske farvande.

### **Kommentar**

*Lovforslaget er præciseret således, at kravet om obligatorisk ansvarsforsikring gælder for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra-  
v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Sejlads med andre typer af hurtige og planende motordrevne fartøjer er ligesom sejlads med vandscootere forbundet med betydelig ulykkesrisiko, hvorfor det er vurderet, at initiativerne vedrørende vandscootere bør udvides til også at omfatte denne type fartøjer. Grænsen på 15 meter er valgt, fordi 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 uddannelseskra-  
v.*

*Det er vurderet, at denne afgrænsning er mest hensigtsmæssig, da den rammer den mest risikofyldte fritidssejlads. Erhvervsmæssig passagersejlads med de pågældende fartøjer vil også blive omfattet af de foreslåede krav om obligatorisk ansvarsforsikring.*

*Det bemærkes endvidere, at det i lovforslaget er tydeliggjort, at det er de fartøjer, som der er fastsat uddannelseskra-  
v for, som omfattes af de nye regler. . Om føreren har taget en "højere" uddannelse eller i strid med reglerne sejler uden uddannelse ændrer ikke ved, at fartøjerne bliver omfattet af de foreslåede regler.*

*I forhold til udenlandske fartøjer er det præciseret i lovforslaget, at bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om forsikring også omfatter mulighed for at udstede regler for udenlandske fartøjer. Sådanne regler vil i givet fald blive fastsat efter inddragelse af sejlerorganisationerne, 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 i forbindelse med udarbejdelsen af reglerne blive taget stilling til, hvorvidt de udenlandske fartøjer skal omfattes af en såkaldt garantiordning, som Søfartsstyrelsen også får mulighed for at fastsætte regler om, jf. nærmere herom i afsnit 3.4.5.*

### 3.4.3. Mulighed for undtagelser fra forsikringspligten

Danmarks Idrætsforbund opfordrer til, at sejlads på lukkede anlæg, hvor der alene foregår en sportsaktivitet, undtages fra kravet om den obligatoriske ansvarsforsikring med objektivt ansvar, da der ved sejlads disse steder ikke er anden aktivitet på vandet, hvorfor der ikke er samme hensyn at tage til eventuelle personer i vandet og andre fartøjer. En sådan undtagelsesbestemmelse vil svare til det, man kender fra fx træningskørsel med gokarts på lukkede baner.

Dansk Motor Union opfordrer til indførsel af mulighed for undtagelse fra forsikringspligten for idrætsforeninger, som under skærpede forhold ved lukkede baner med politigodkendelse, miljøhåndtering, sikkerhedsreglementer og arrangøransvarsforsikringer kan tilbyde udøvelsen af sejlads med vandscooter og jetski under ordnede forhold.

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund finder, at såfremt der indføres krav om obligatorisk ansvarsforsikring, så bør dette ikke gælde for sejlads i lukkede søer, hvor der ikke foregår anden aktivitet på vandet. Der er ikke andre ”bløde trafikanter” eller andre fartøjer.

Dansk Søredningsselskab ønsker deres redningsbåde fritaget fra forsikringspligten, idet man frygter voldsomme stigninger i forsikringspræmierne, hvilket vil indebære en indskrænkning i selskabets aktiviteter.

#### **Kommentar**

*Søloven finder anvendelse på både hav og søer, og indeholder ikke undtagelser for bestemte områder. Herudover kan et fartøj benyttes i forskellige sammenhænge og fragtes mellem flere steder. Forsikringspligten bør således påhvile brugere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, uanset hvor de benyttes.*

*Ikke-erhvervsmæssig anvendelse af fartøjer til redningsopgaver anses som værende fritidssejlads. Karakteristika og risikovurderingen af fartøjerne, og måden de opereres på, sidestilles i den forbindelse med ethvert andet fritidsfartøj af denne karakter. Fartøjerne anses således ud fra en sikkerheds- og risikobetragtning for at være ligestillet med andre fartøjer tiltænkt omfattet af forsikringskravet.*

*Ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning ses der således ikke at være belæg for en undtagelse. Dette også henset til, at forsikringskravets hensyn er rettet mod erstatning af skader, der som led i sejlads med fartøjet sker på andres helbred eller ejendom. En skadelidt bør være ligestillet retligt i forhold til erstatning uanset den skadespåførendes tilhørsforhold eller organisering.*

*For så vidt angår forslaget betydning for forsikringspræmierne henvises til udtalelsen fra Forsikring og Pension, som er refereret ovenfor i afsnit 3.3.*

*Det bemærkes endvidere, at lovforslaget er justeret, således at en stat eller en kommune eller en region, som måtte benytte eller lade de pågældende fartøjer benytte, får mulighed for at dække krav via de offentlige myndigheders selyforsikring.*

#### **3.4.4. Hvem påhviler forsikringspligten?**

Forsikring & Pension foreslår, at også en bruger, der benytter fartøjet eller lader det benytte, bliver omfattet af forsikringspligten, da der ellers i praksis kan opstå vanskeligheder med at identificere den retmæssige ejer og dermed, hvem der har forsikringspligten for det pågældende fartøj.

#### **Kommentar**

*Høringsudkastet indeholdt forslag om, at ejeren af fartøjet har pligt til at tegne forsikring. Spørgsmålet om, hvem forsikringspligten påhviler, har tæt sammenhæng til spørgsmålet om, hvem der pålægges erstatningsansvar, jf. afsnit 3.3.2, idet det anses rimeligt, at den der pålægges objektivt erstatningsansvar for personskade eller tab af forsørger også er den, som forsikringspligten påhviler.*

*Der er ikke registreringspligt for de her omhandlede fartøjer, hvorfor det vurderes, at lovforslaget bør indebære, at forsikringspligten skal påhvile den, der bruger fartøjet eller lader det bruge.*

*Forsikringen vil skulle dække alle skader, hvortil der enten er objektivt ansvar eller ansvar på baggrund af en culpanorm, og som fartøjet forvolder ved søulykker, uanset hvem der konkret har tegnet forsikringen (f.eks. ejeren), og hvem der i det konkrete tilfælde bruger fartøjet, hvorved flere forsikringer for samme fartøj ikke er nødvendig.*

#### **3.4.5. Kontraheringspligt, garantiordning, hæftelsesregler og regres**

Forsikring & Pension foreslår, at det bør fremgå af lovforslaget, om der vil være kontraheringspligt for forsikringsselskaberne for den lovpligtige ansvarsforsikring.

Dansk Kano og Kajak Forbund og Danmarks Idrætsforbund foreslår, at der oprettes en fond, der kan yde erstatning til ofre i de tilfælde, hvor skadevolder er ukendt, ikke har den lovpligtige forsikring, eller ikke har betalingsevne. Der henvises i den forbindelse til den ordning, som gælder for motorkøretøjer.

Danske Tursejlere stiller spørgsmål ved, hvem der skal dække i tilfælde af, at en skadevolder ikke har tegnet den lovpligtige ansvarsforsikring og henviser til, at der ved kriminelle ansvarsskader efter færdselslovens bestemmelser eksisterer en ”vejfond”, som dækker skadelidte i disse situationer, men at en sådan model for sejlere ikke er omfattet af lovforslaget.

Forsikring & Pension foreslår, at der oprettes en garantiordning for uforsikrede og ukendte fartøjer. Forsikring & Pension henviser til, at hvis skadelidte er så uheldig, at den skadevoldende speedbåd, vandscooter e.l. ikke har tegnet forsikringen eller simpelthen stikker af uden mulighed for senere identifikation, vil skadelidte ikke være bedre stillet end i dag, hvor skadelidte reelt ikke har mulighed for at få erstatning fra skadevolderen. Det foreslås, at ordningen kan varetages af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), og at finansieringen af garantiordningen bør påhvile de selskaber, der sælger de pågældende forsikringer.

Søassurancen Danmark bemærker, at det nuværende ansvarsgrundlag i modsætning til det foreslåede objektive ansvar, vil medføre, at der vil opstå skadessituationer, hvor selskaberne kan afvise dækning. For at imødegå dette og for at beskytte de skaderamte, foreslår Søassurancen Danmark, at der gennem forsikringsbranchen kunne opbygges en eventuel fællespuljeordning, eller sikres, at de selskaber, som fremover ønsker at dække den isolerede risiko, undtager de normale dækningsmæssige undtagelser.

Forsikring & Pension foreslår herudover, at der indføres hæftelsesregler, hvorefter forsikringsselskabet hæfter direkte over for den skadelidte, ligesom det allerede kendes for motorkøretøjer. Dette skyldes, at selskabet i modsat fald først hæfter, når forsikringstageren har erkendt sin erstatningspligt og skadens størrelse. Derudover foreslås det, at det præciseres, om forsikringsselskaberne kan aftale, at der – i et nærmere defineret omfang – er regresret mod den skadevoldende forsikringstager således som det kendes fra færdselsloven.

### **Kommentar**

*Det må anses for at være af stor betydning for skadelidte - særligt i forbindelse med personskade og tab af forsørger, at der faktisk kan opnås erstatning, uanset om det er muligt at identificere skadevolder og uanset skadevolders betalingssevne.*

*Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i lovforslaget er derfor justeret, således at det fremgår, at Søfartsstyrelsen også kan udstede regler om etablering af en garantiordning for erstatning. En sådan garantiordning vil kunne udformes således, at udenlandske fartøjer, jf. ovenfor under punkt 3.4.2, kan blive omfattet af ordningen.*



*Forslaget er endvidere på baggrund af kommentarerne tilrettet, for så vidt angår regler om forsikringsselskabernes direkte hæftelse og regresmulighed, ligesom Søfartsstyrelsen får mulighed for at fastsætte regler om kontraheringspligt.*

#### **3.4.6. Forsikringssummens størrelse**

Forsikring & Pension foreslår endvidere med henvisning til de nugældende takster på færdselsområdet, at erstatningssummerne i lovforslaget korrigeres, så de i 2018 udgør 121 millioner for personskade og 24 millioner for tingsskade.

#### **Kommentar**

*Søloven indeholder i dag ansvarsbegrænsningsregler, som giver mulighed for at begrænse ansvaret i forbindelse med søulykker. Ansvarsbegrænsningsbeløbene udgør ca. 27 mio. kr. for personskade og ca. 13,5 mio. kr. ved tingsskade. Ved erhvervsmæssig transport af passagerer er ansvarsgrænsen for skade på passagerer endvidere ca. 3,5 mio. kr. multipliceret med det antal passagerer, som skibet må sejle med.*

*Det vurderes, at disse beløbsgrænser vil være tilstrækkelige til at sikre fuld dækning i forbindelse med skader forårsaget af vandscootere og speedbåde. Lovforslaget er derfor justeret, således at forsikringssummerne svarer til de eksisterende ansvarsgrænser i søloven.*

#### **3.4.7. Prisniveau for den obligatoriske ansvarsforsikring**

Danmarks Fritidssejler Union anfører, at forsikringsomkostningerne for de berørte fartøjer uundgåeligt vil stige væsentligt som følge af overgangen til objektivt ansvar. Unionen bemærker endvidere, at forsikringsbranchen muligvis vil fravælge at sælge forsikringer med objektivt ansvar, hvilket vil medføre præmiestigninger grundet mindre konkurrence.

Danmarks Idrætsforbund anfører, at sejlklubber og vandskikklubber, som er medlemmer i forbundet, som hovedregel allerede i dag har tegnet ansvarsforsikring på de klubejede både, hvor forsikringen dækker ansvarspådragende handlinger efter lovgivningens almindelige regler. Krav om lovpligtig ansvarsforsikring med højere erstatningssummer end dem, der i dag er i almindelige lystfartøjsforsikringer, vil betyde, at vandsportsklubbernes udgifter til forsikring af fx følgebåde i en amatørsejlklub eller en trækboat i en vandskikklub vil blive væsentligt forøget.

Dansk Erhverv bemærker, at der på nuværende tidspunkt udbydes en frivillig ansvarsforsikring, der bygger på culpaansvar, og som kan erhverves for et sted mellem 85 og 300 kr. Dansk Erhvervs bekymring er, at indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring på objektivt grundlag vil påføre alle ejere af de i forslaget omhandlede fartøjer en urimelig høj omkostning.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at det fra flere aktørers side er estimeret, at op mod 40.000 fritidssejlere vil være nødsaget til at tegne den ønskede forsikring, og at kun en meget lille del af disse forsikringer bliver for en vandscooter, mens langt de fleste af fartøjerne vil være speedbåde og andre planende fartøjer.

Dansk Sejlunion bemærker, at en obligatorisk ansvarsforsikring med objektiv dækning måske vil betyde forsikringspræmier i en størrelsesorden, som afholder personer fra at have råd til at sejle vandscooter, eller undlade at tegne forsikringen.

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund peger på usikkerhed om prisen for den nye forsikring, da ansvarsforsikring med objektiv dækning er et produkt, som endnu ikke findes hos forsikringsselskaberne. Derudover vil prisen bero på statistikker og muligvis indeksreguleres i forhold til effekten af fartøjets motor. Det er sandsynligt, at de foreslåede forsikringer vil blive ekstra dyre for de både, som forbundet anvender, hvis det vurderes, at højere ydeevne er forbundet med højere risici.

Danske Tursejlere vurderer umiddelbart, at en ansvarsforsikring som bygger på objektivt ansvar årligt vil koste minimum 2000 kr. for et fartøj, hvortil der kræves et speedbåds kørekort, og forsikringspræmien vil antagelig ligge markant højere for et fartøj, hvortil der kræves vandscooterbevis. Danske Tursejlere anfører dog, at der naturligvis hersker stor usikkerhed om fremtidige præmier, da det foreslåede produkt slet ikke tilbydes af forsikringsselskaberne p.t. Danske Tursejlerede finder derfor, at forslaget angiveligt vil medføre, at 30-40.000 fritidssejlere vil få en markant større udgift til ansvarsforsikring end i dag.

Danske Tursejlere og Søassurancen Danmark har anført, at de fritidssejlere, der er omfattet af lovforslaget, vil skulle tegne væsentlige dyrere ansvarsforsikringer, end tilfældet er i dag.

Friluftsrådet bemærker, at der bør tages hensyn til, at kravet om ansvarsforsikring ikke skal udgøre en økonomisk barriere for sejlads med speedbåde og vandscootere.

Jet-Trade Powersport mener, at det er vigtigt, at forsikringspræmien afspejler skadshistorikken, og at forsikringspræmien derfor bør ligge på et fornuftigt niveau, således at forsikringen ikke blot fravælges pga. prisen.

### **Kommentar**

*Det vurderes, at hensynet til de skadelidte vejer tungere end en fordyrelse af ansvarsforsikringerne for ejerne af de omfattede speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer.*

*Det bemærkes endvidere, at mange ejere af de omfattede fartøjer allerede tegner forsikring i dag, hvorfor en eventuel fordyrelse af disse navnlig må tilskrives, at de fremover vil skulle dække de skadelidte bedre som følge af det objektive ansvar. Lovforslaget er herudover justeret, således at det objektive ansvar alene indføres for så vidt angår personskade og tab af for-sørger, mens det fortsat vil være lovgivningens almindelige regler, der gælder i forhold til tingsskade.*

*Endelig er forsikringer undergivet konkurrence, hvorfor prisniveauet også må antages at ville variere fra forsikringsgiver til forsikringsgiver.*

*Som det fremgår af afsnit 3.3.1. har Forsikring & Pension i forbindelse med overvejelser om et generelt objektivt ansvar for speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer, som også omfattede tingsskader oplyst følgende: ”På baggrund af vores viden om hidtidige skader på dette område er det vores vurdering, at forsikringspræmien for de speedbåde og vandscootere, der allerede i dag har en frivillig ansvarsforsikring, i de fleste tilfælde ikke vil ændres væsentligt ved indførelse af objektivt ansvar. Det er naturligvis vigtigt at understrege, at forsikringspriser, som er en væsentlig konkurrenceparameter for forsikrings-selskaberne, fastsættes individuelt af hvert enkelt forsikringsselskab.”*

#### **3.4.8. Forholdet til kaskoforsikringer**

Dansk Erhverv finder, at omkostningen til en obligatorisk ansvarsforsikring kan betyde, at flere fravælger en kaskoforsikring, der allerede er beko-stelig grundet en statslig afgift, og dermed udsætter sig selv for potentielt store økonomiske tab. Dansk Erhverv foreslår på den baggrund, at såfremt der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring, at den nuværende afgift på kaskoforsikringer flyttes over på de lovpligtige ansvarsforsikringer. På den måde vil man sikre det budgetterede beløb og sprede den økonomiske byrde ud over et langt større antal forsikringstagere. Det vil samtidig have den positive effekt, at flere vil tegne kaskoforsikringerne, da disse vil blive langt billigere, end det er tilfældet i dag.

Dansk Sejlunion nævner, at danske bådejere i forvejen er hårdt belastet af afgiften på lystbådes kaskoforsikringer, hvilket gør sejlsporten til den eneste afgiftspålagte idrætsaktivitet i Danmark.

Danske Tursejlere mener, at forslaget måske kan anspore fritidssejlere til at undvære kaskoforsikring med efterfølgende provenutab for staten.

Søassurancen Danmark bemærker, at man må forvente, at endnu flere fritidssejlere vil afstå fra at tegne kaskoforsikring end i dag, idet kaskoforsikring pålægges årlig punktafgift til staten på 1,34 % af kaskoforsikringssummen. Herved mister staten en del af disse indtægter.

### **Kommentar**

*Skatteministeriet har oplyst, at forslaget fra Dansk Erhverv vil medføre en omlægning af lystfartøjsforsikringsafgiften, således at afgiften pålægges ansvarsforsikringer frem for de valgfrie kaskoforsikringer. Det bemærkes i den forbindelse, at ansvarsforsikringer for lystfartøjer er fritaget for afgift i dag.*

*Formålet med den nugældende afgift er ifølge forarbejderne til lystfartøjsforsikringsafgiftsloven at beskatte primært større lystfartøjer. I stedet for at indrette afgiften som en generel afgift på lystfartøjer, afhænger afgiften af, om der er tegnet en valgfri kaskoforsikring. Baggrunden herfor er, at man regnede med, at det generelt var større lystfartøjer, som var forsikret, mens der sjældent tegnedes særskilt forsikring for mindre både, kanoer, robåde, kajaker og små sejljoller. I praksis ville mindre både således gå fri af afgiften, da det ikke er lovpligtigt at forsikre sit lystfartøj. Hertil kommer, at størrelsen på lystfartøjsforsikringsafgiften er baseret på kaskoforsikringens forsikringssum, som typisk afspejler bådens værdi. Det vil sige jo højere værdi, jo højere afgift.*

*Såfremt afgiften omlægges til i stedet at omfatte lovpligtige ansvarsforsikringer, vil afgiften således ikke længere opfylde det oprindelige formål om at beskatte primært større lystfartøjer, ligesom flere bådejere vil skulle betale afgift.*

*For så vidt angår Dansk Sejlunions bemærkning om den afgiftsmæssige belastning af danske bådejere på afgiftssiden, fremhæver Skatteministeriet endvidere, at ansvarsforsikringer ikke er afgiftspligtige efter lystfartøjsforsikringsafgiften, og lovforslaget ændrer ikke på afgiftsreglerne. Det bemærkes i den forbindelse, at det i forvejen er et krav i flere havne, at lystfartøjet er dækket af en ansvarsforsikring.*

*Til Danske Tursejlere og Søassurancens bemærkninger om, at færre fritidssejlere må forventes at tegne kaskoforsikring, har Skatteministeriet herudover oplyst, at det i dag er valgfrit, om bådejere vil tegne en kaskoforsikring for sit lystfartøj. Såfremt en bådejer fravælger kaskoforsikring, vil bådejeren selv bære den økonomiske risiko for eventuelle skader på lystfartøjet. Det må derfor forventes, at prisfølsomheden er forholdsvis lav for personer, der allerede frivilligt har valgt at lade deres båd kaskoforsikre. Forslaget vedrører desuden kun en andel af de fartøjer, der er omfattet af*

*lystfartøjsforsikringsafgiften, og det bemærkes, at flere forsikringselskaber ikke tilbyder kaskoforsikringer uden at der samtidig tegnes ansvarsforsikring for lystfartøjet.*

*Endelig har Skatteministeriet oplyst, at lovforslaget således næppe vil påvirke bådejeres adfærd af betydning, og det vurderes, at lovforslaget ikke medfører en nævneværdig negativ økonomisk virkning for staten.*

### **3.4.9. CE-mærkning**

Jet-Trade Powersport henleder opmærksomheden på, at det er et krav for forsikringsdækning på ansvarsforsikringer, at fartøjerne er CE-godkendt, men at mange fartøjer ikke har disse godkendelser. Fartøjerne skal derfor opnå CE-godkendelse for, at der kan tegnes forsikring. Virksomhedens erfaring viser, at forsikringsbranchen tegner forsikringer på trods af manglende CE-godkendelser på bådene. For så vidt angår vandscootere, har kravet om CE-godkendelser eksisteret siden 2006. Har man en vandscooter fra før 2006, skal det dog kunne dokumenteres, at vandscooteren er bygget eller indført i EU (inkl. EFTA) før 2006.

#### **Kommentar**

*Kravet om CE-mærkning af vandscootere blev indført i direktiv 2003/44/EF, som er en ændring af fritidsbådsdirektivet 94/25/EF. Under artikel 3, punkt 2 (a), i direktivet er det nævnt, at produkter, som falder under artikel 1 (1)(a), hvilket blandt andet gælder vandscootere, kan opfylde hidtil gældende regler indtil den 31. december 2005. Det betyder, at vandscootere, som markedsføres eller ibrugtages for første gang i EU (inkl. EFTA) efter den 31. december 2005, skal være CE-mærkede. Søfartsstyrelsen udfører markedskontrol på fritidsbådsområdet, herunder vandscootere.*

### **3.4.10. Håndhævelse af kravet om obligatorisk ansvarsforsikring**

Dansk Sejlunion påpeger, at øget patruljering fra politiets side, herunder mulighed for at konfiskere fartøjer, er den bedste og mest effektive måde, hvorpå uansvarlige enkeltpersoners uagtsomme færdsel på vandet kan bremses.

Rigspolitiet anser det for uafklaret, hvordan politiet effektivt skal håndhæve kravet om forsikring af vandscootere og speedbåde. Der findes ikke et system, som gør det muligt for politiet på stedet at kontrollere forsikringsoplysninger uden for forsikringsselskabernes normale åbningstid. Det er endvidere endnu ikke afklaret, hvilke oplysninger et forsikringscertifikat skal indeholde. For så vidt angår speedbåde, er det muligt at skifte såvel skrog som motor, hvilket kan vanskeliggøre senere identifikation, idet det er uafklaret, om det er motornummer, skrognummer eller begge dele, der skal registreres. I forhold til vandscootere er det ikke afklaret, om alle typer

er forsynet med stel- eller motornummer, der gør det muligt at konstatere, om et forsikringscertifikat gælder for det fartøj, der kontrolleres, eller om det eksempelvis kræver brug af værktøj at få adgang til de dele af fartøjet, hvor et eventuelt stelnummer er placeret.

Rigspolitiet anbefaler endelig, at det afklares, hvad politiet eller andre myndigheder skal foretage sig i de tilfælde, hvor fartøjet, efter at være blevet kontrolleret, ikke må benyttes til videre sejlads, da det efter forslagets ordlyd må antages, at føreren ikke må sejle fartøjet videre. Det er i den forbindelse uklart, hvordan fartøjet og føreren af fartøjet skal komme i land. Derudover opfordrer Rigspolitiet til, at der fastsættes nærmere regler om, hvem der skal afholde udgifter til bugsering af fartøjer uden lovlige ansvarsforsikring ind til land.

### **Kommentar**

*Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til Søfartsstyrelsen til bl.a. at fastsætte regler om udformning og udstedelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring. Ved indførelse af et sådan certifikatkrav vil politiet kunne kontrollere, at der er tegnet forsikring.*

*Erhvervsministeriet er dog opmærksom på, at det vil lette håndhævelsen, såfremt der etableres en registrerings-/nummerpladeordning. Der henvises til punkt 3.5 nedenfor.*

*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 bugser 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. Lovforslagets bemærkninger er tilrettet i overensstemmelse hermed.*

*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 afsnit 3.4.5 ovenfor.*

### **3.4.11. Mulighed for overgangsordning**

Danske Tursejlere bemærker, at hvis lovforslaget træder i kraft 1. marts 2018, vil det få konsekvenser for de af organisationens medlemmer, der har tegnet ikke-lovpligtig ansvarsforsikring. Opkrævninger for forsikringspræmien for 2018 er genereret og sidste betalingsdato er 31. december 2017, således at forsikringspræmien er betalt, når forsikringsperioden starter. Der opfordres derfor til en overgangsordning.

### **Kommentar**

*Et krav om lovpligtig ansvarsforsikring må nødvendigvis træde i kraft på en bestemt dato. En sådan dato vil ikke kunne falde sammen med alle forfaldsdatoer for opkrævninger for gældende forsikringer. Der er således tale om et praktisk problem, som ikke bør løses ved en overgangsordning.*

*Det bemærkes i øvrigt, at lovforslaget er blevet udskudt, således at ikrafttræden foreslås at ske den 15. maj 2018.*

### **3.5. Registrerings-/nummerpladeordning for fartøjer**

Danmarks Idrætsforbund stiller spørgsmål ved effekten af den lovpligtige ansvarsforsikring, hvis ikke der eksisterer et offentligt registreringssystem, så det altid kan slås fast, hvem der ejer et givent fartøj, og hvem forsikringspligten påhviler. Da et sådant system ikke eksisterer i forhold til ejere af vandscootere og speedbåde, er det forbundets vurdering, at den foreslåede ordning ikke på tilstrækkelig vis vil kunne sikre, at alle ”fartbøller” (eller måske kun et fåtal af dem), der ejer en vandscooter eller speedbåd, får tegnet den foreslåede obligatoriske ansvarsforsikring.

Dansk Forening for Rosport finder det af væsentlig betydning, at der bliver indført krav til, at alle vandscootere og visse speedbåde omfattes af krav til uddannelse af fører og krav til lovpligtig forsikring, skal registreres og være synligt mærkede. Formålet hermed er, at man på en rimelig afstand (måske 50 meter) vil kunne identificere fartøjet. Man vil fra land kunne tage billeder af farlig færdsel som dokumentation i et videre sigtelsesforløb. Foreningen bemærker endvidere, at det uden tydelig identifikation normalt kun vil være muligt at yde effektiv indsats ved tilstedeværelse på vandet. Foreningen foreslår, at registrering af fartøjer eventuelt kædes sammen med tegning af den lovpligtige objektive forsikring.

Dansk Industri og Skibs- og bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) opfordrer til, at eventuelle erfaringer med et register for fritidsfartøjer i vores nabolande undersøges.

Forsikring & Pension mener, at det er vigtigt, at der sker en registrering af de forsikrede fartøjer i et centralt register, hvorved myndigheder får mulighed for at slå ejeren af et fartøj op, ligesom det vil give forsikringsselska-

berne mulighed for at give meddelelse om ophør af forsikring, fx ved misligholdelse. Dette vil også gøre muligheden for konfiskation af speedbåde, vandscootere o.l. nemmere at effektuere.

Jetski.dk ApS henleder opmærksomheden på en nummerpladeordning. Jetski.dk finder, at det er så utroligt nemt og ikke omkostningstungt at indføre. Man kan blot påsætte sit sejlerbevis/kørekort nummer med 10 cm høje bogstaver på sit fartøj. Har man to fartøjer da med -2 efter speedbådscertifikatets nummer.

Rigspolitiet henleder opmærksomheden på, at politiet i tilfælde, hvor en fører af et fartøj ikke ønsker at standse, har ringe muligheder for at identificere fartøjer, da der ikke på nuværende tidspunkt er fremsat forslag til krav om tydeligt identifikationsnummer eller lignende på vandscootere og speedbåde m.v. Da politiet som udgangspunkt ikke eftersætter vandscootere og speedbåde, der ikke ønsker at standse, er det vanskeligt at identificere disse fartøjer på afstand med henblik på at finde ejeren af fartøjet på et senere tidspunkt.

Søfartens Ledere foreslår, at de omfattede fartøjer, får tildelt et kaldesignal/nummerplade, når de har tegnet de nødvendige forsikringer, hvilke muliggør identifikation af fartøjet på afstand.

### **Kommentar**

*Det vurderes, at det kan være hensigtsmæssigt, at der indføres en registrerings-/nummerpladeordning, sådan som det også kendes fra færdselslovens område, hvor registrering af motorkøretøjer sker i det Digitale MotorRegister. Der arbejdes derfor på at undersøge, om der kan etableres en ordning, som dels vil give adgang til en systematisk registrering af de fartøjer, som er omfattet af lovforslaget, dels gøre det muligt for andre, herunder politiet at identificere et fartøj på afstand.*

*At etablere en sådan ordning indebærer imidlertid en række overvejelser især af teknisk karakter, hvorfor det er blevet vurderet nødvendigt at udskyde en eventuel regulering til et senere tidspunkt, hvor der er større klarhed over de mulige tekniske rammer for ordningen. Den nærmere udformning af mærkningen vil blive afklaret i den forbindelse.*

*Det forhold, at der ikke med lovforslaget etableres en mærknings- og registreringsordning medfører, som det fremgår af Rigspolitiets høringsvar, en række praktiske udfordringer i forhold til håndhævelsen af reglerne om forsikringspligt og kontrol. Da det efter forslaget vil være den, der benytter eller lader fartøjet benytte, som forsikringspligten påhviler, og da der agtes indført krav om dokumentation til bevis herfor, som føreren skal være i besiddelse af under sejladsen, anses politiets udfordringer i forhold til*



*håndhævelse af forsikringspligten ikke at være væsentligt forskellige fra, hvad der i dag gælder vedrørende kontrol af uddannelsesbeviser m.v. Det må derfor antages, at politiet vil håndtere kontrol af forsikringsbeviser m.v. på samme måde, som der i dag kontrolleres for uddannelsesbeviser.*

*Der er foretaget et nabotjek blandt de tyske, svenske, norske og finske myndigheder. I Sverige og Norge er der ikke registrering af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere m.v., mens vandfartøjer med en længde på over 5,5 meter og en motorkraft på mere end 15 kW er registreringspligtige i Finland. I Tyskland skal alle vandfartøjer, som anvendes i indre farvande og kystnære farvande registreres.*

### **3.6. Andre bemærkninger til lovforslaget**

#### **3.6.1. Bødeniveau**

Dansk Industri og Skibs- og bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) opfordrer til, at man ser på bødeniveauet i forbindelse med overtrædelse af hastighedsgrænserne ved sejlads i havne og inden for 300 meter fra kystlinjen. Derudover opfordres til, at repræsentanter fra myndigheder, erhvervet og foreningslivet går sammen om en styrket informationsindsats over for befolkningen om sikker adfærd ved og på vandet.

#### **Kommentar**

*Spørgsmål om bødeniveau vedrører et område, der ikke reguleres af Erhvervsministeriet.*

*Justitsministeriet har oplyst, at anklagemyndigheden arbejder på at sikre, at bødestraffene for ulovlig sejlads med vandscootere har et passende niveau, der afspejler sagernes alvor. Det gælder også i forhold til bødestraffene for sejlads med for høj hastighed i havne og inden for 300 meter fra kystlinjen.*

#### **3.6.2. Begrænsninger i færdsel og hastighed**

En borger har henledt opmærksomheden på de begrænsninger, der gælder for sejlads med vandscootere i havne og Natura 2000-områder. Borgeren opfatter det som en kæmpe diskrimination, at der ikke må sejles på præcis samme sted, som store speedbåde godt må.

Træskibs Sammenslutningen foreslår – i tillæg til gældende hastighedsbestemmelser i havne og sejlrender – at hastigheden inden for en afstand af 500 meter fra havnens molehoveder eller fra vandkanten ikke må overstige 7 knob. Afslutningsvist foreslås, at afstanden til et andet fartøj aldrig må være mindre end 10 meter, hvis hastigheden er over 5 knob.

#### **Kommentar**

*De rejste spørgsmål om begrænsninger i sejladsmuligheder og hastighedsgrænser vedrører områder, der reguleres af andre myndigheder.*

*Miljøstyrelsen har oplyst, at der er væsentlige forskelle mellem vandscootere og andre fritidsfartøjer, herunder speedbåde, fordi vandscootere er mere manøvredegtige, da de ligesom en motorcykel styres med hjælp fra kropsvægten. Desuden kan vandscootere sammenlignet med andre fritidsfartøjer i høj fart manøvreres helt ind på lavt vand, hvilket andre fritidsfartøjer ikke kan. Derfor kan vandscootere færdes i områder, som er væsentlige levesteder for fugle, herunder lavvandsområder. Vandscootere kan dermed forårsage en anderledes og mere negativ påvirkning af miljøet, end motorbåde med påhængsmotor eller indbygget motor kan. Det er grunden til, at der er en særlig regulering af vandscootersejlad i vandscooterbekendtgørelsen, som har til formål at undgå betydelige forstyrrelser af dyrelivet fra sejlads med vandscootere i overensstemmelse med Danmarks forpligtelser efter EU's naturdirektiver.*

*Miljøstyrelsen har desuden oplyst, at sejlads med andre fritidsfartøjer i høj grad reguleres i bekendtgørelser om lokale natur- og vildtreservater samt af politiets ordensbekendtgørelse.*

*Miljøstyrelsen har oplyst, at det følger af vandscooterbekendtgørelsen, at sejlads inden for en afstand af 300 meter fra kystlinjen skal foregå ved maksimalt 5 knob og ved en gennemsejling vinkelret på kystlinjen. Ved isætning i havne, skal vandscootere dog følge sejlløbet til og fra havnen, med mindre havnereglementet bestemmer andet.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst, at regulering af hastighedsbegrænsning af sejlads i havne fremgår af bilag 1, § 5, stk. 2, i bekendtgørelse om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne, fastsat med hjemmel i § 15, stk. 1 og 2, og § 18, stk. 2, i lov om havne.*

*I henhold til denne bestemmelse skal sejlads inden for havnens område foregå med hastigheder, der ikke overstiger opslåede fartgrænser eller, i mangel af sådanne, med så lav hastighed, at der ikke voldes ulempe for andre. Der skal manøvreres således, at der ikke er risiko for beskadigelse af havneanlæg, skibe eller deres fortøjninger.*

*Konkrete fartbegrænsninger reguleres i den enkelte havns individuelle reglement. Individuelle ordensreglementer godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. havnelovens § 15, og styrelsen er således også den myndighed, der giver dispensation fra en havns individuelle ordensregle-*

*ment, herunder fartgrænser. Ved godkendelse af individuelle ordensreglementer foretager styrelsen høring af relevante myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen.*

*Der tages således konkret stilling til fartbegrænsningen for den enkelte havn ved godkendelse af ordensreglementet i forhold til sejladsikkerheden i den enkelte havn. En fastsættelse af en fast fartbegrænsning gældende for alle havne, som foreslået af Træskibs Sammenslutningen, vil således kræve en ændring af bekendtgørelse om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne.*

*I relation til høringssvaret vedrørende begrænsninger for sejlads med vandscooter skal det bemærkes, at de ovenfor nævnte ordensreglementer ikke regulerer sejlads med specifikke fartøjer. For så vidt angår sådanne regler, henvises der til oplysningerne fra Miljøstyrelsen, som er nævnt ovenfor.*

#### **4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.**

Advokatrådet – Advokatsamfundet, Amager Ro- og Kajakklub, Assuranceforeningen SKULD, Bornholms og Christianøs Fiskeriforening, Brancheforeningen for Private Sejlerskoler, 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 Motor ejere, 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 Vel færdsråd, 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, Søassurancen Danmark, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Søsportens Sikkerhedsråd, Tempo Bådsalg, Træskibssammenslutningen, Visit Denmark og Watergames.

**Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:**

Advokatrådet, CO-Søfart, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Idræts Forbund, Danmarks Motor Union, Dansk Erhverv, Dansk Forening for Røsport, Dansk Industri, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Sejl Union, Dansk Søredningsselskab, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Danske Tursejlere, Duelighedsklubben, Forbrugerrådet TÆNK, Forsikring & Pension, Friluftsrådet, Jetski.dk ApS, Jet-Trade Powersport, Nicklas Nielsen (en borger), Rigspolitiet, Roald Poulsen (en borger), Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd), Søassurancen Danmark, Søfartens Ledere og Træskibs Sammenslutningen.

**Følgende organisationer, myndigheder m.v. har afgivet høringsvar uden bemærkninger:**

Dansk Byggeri, Danmarks Naturfredningsforening, Finanstilsynet, Fiske-riets Arbejdsmiljøråd, Fiskimálaráðið (Fiskeministeriet på Færøerne), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Søværnets Skole, Center for Dykning.