

Liste over høringssvar fra organisationer, myndigheder m.v. som blev afgivet vedrørende forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)

1.	Advokatrådet
2.	CO-Søfart
3.	Danmarks Fritidssejler Union
4.	Danmarks Idræts Forbund
5.	Danmarks Motor Union
6.	Danmarks Naturfredningsforening
7.	Dansk Byggeri
8.	Dansk Erhverv
9.	Dansk Forening for Rosport
10.	Dansk Industri (fælles høringssvar med Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd)
11.	Dansk Kano og Kajak Forbund
12.	Dansk Sejl Union
13.	Dansk Søredningsselskab
14.	Dansk Vandski & Wakeboard Forbund
15.	Danske Tursejlere
16.	Duelighedsklubben
17.	Finanstilsynet
18.	Fiskeriets Arbejdsmiljøråd
19.	Fiskimálaráðið (Fiskeministeriet på Færøerne)
20.	Forbrugerrådet TÆNK
21.	Forsikring & Pension
22.	Friluftsrådet
23.	Jetski.dk ApS
24.	Jet-Trade Powersport
25.	Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
26.	Nicklas Nielsen (en borger)
27.	Rigspolitiet
28.	Roald Poulsen (en borger)
29.	Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) (fælles høringssvar med Dansk Industri, se nr. 10)
30.	Søassurancen Danmark
31.	Søfartens Ledere
32.	Søværnets Skole, Center for Dykning
33.	Træskibs Sammenslutningen

Søfartsstyrelsen  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98

DATO: 22. november 2017  
SAGSNR.: 2017-2987  
ID NR.: 493700

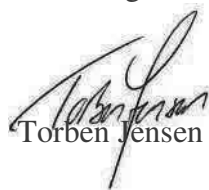
[mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) + [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)

**Høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven  
(Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering  
af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)**

Ved e-mail af 27. oktober 2017 har Søfartsstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Det fremgår af lovudkastet, at der indføres en regel om objektivt ansvar for skader i forbindelse med søulykker. Ansvar påhviler ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Advokatrådet har noteret, at det fremgår af lovforslaget, at reglen svarer til ansvarsreglen i færdselslovens § 101. Advokatrådet skal i den anledning bemærke, at man kunne overveje behovet for at sondre mellem henholdsvis ejer, bruger og fører af fartøjet som i færdselslovens § 101, stk. 1, og § 104, stk. 1.

Med venlig hilsen

  
Torben Jensen

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Jesper Holmgren Sveegaard <jhs@co-sea.dk>  
**Sendt:** 23. november 2017 14:21  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** Vedr. Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Hej Birgit Gilland,

Høringssvar:

Vedr. udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Sag nr. 2017031864

Vi er meget enige og har derfor ikke yderligere bemærkninger herfra.

På vegne af CO-SØFART

Med venlig hilsen

Jesper Sveegaard Holmgren  
Faglig konsulent  
Co-Søfart/ Metal Maritime  
Direkte tele: 36365595  
Hoved tele:36365585  
Direkte e-mail: [jhs@co-sea.dk](mailto:jhs@co-sea.dk)  
Hoved e-mail: [cosea@co-sea.dk](mailto:cosea@co-sea.dk)



CO-Søfart er et fagligt kartel bestående af:

- Metal Maritime (tidl. navn: Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA))
- Metal Vest
- FOA-søfart
- Dansk EI-Forbund (DEF)
- Serviceforbundet
- CS, Centralforeningen for Stampersonel

Sakskøbing, den 28. november 2017

## Hørings svar for forslaget om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven.

Sag nr. 20117031864.

DANMARKS FRITIDSSEJLER UNION fremsætter hermed Unionens mening om det fremsendte ændringsforslag.

Obligatorisk ansvarsforsikring for Vandscooter, Jet ski og speedbåde (defineret efter speedbådsbekendtgørelsen) anser vi ikke for relevant af følgende årsager:

- ✓ På vandet er De Internationale Søvejsregler gældende ret, der klart afgør ansvarsfordelingen af hændelser, der medfører ansvar efter Culpa reglen.
- ✓ Fravigelse fra De Internationale Søvejsregler vil medføre forvirringer blandt sejlere og ikke mindst turist sejlere.
- ✓ Ref. ovenstående argument. Om ændringerne fastholdes bør dette medføre en betydelig informations og oplysnings aktivitet, der må gentages i det uendelige, fordi det skiftes fra Søfartsreglernes ansvarsopgørelse efter culpa reglen til objektivet ansvar.
- ✓ Enkelte hændelser (vandscooter vandvidet i København) berettiger ikke indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring for speedbåde. Det er urimeligt og savner begrundelse i hændelser. Begrundelsen for, at inddrage denne bådtype og fek. Ikke sejl- eller motorbåde, kajakker og rorer, der ydermere ror baglæns, er uargumenteret og understøttes næppe af forsikringsselskaberne.
- ✓ Forsikrings omkostningerne for de berørte fartøjstyper vil uungåeligt stige væsentligt, som følge af overgangen til objektivet ansvar, idet forsikringsselskabernes skadesstatistik, hvoraf præmien beregnes, ikke har samme valitet som nu. Usikkerheden betales af bådejerne.
- ✓ Fritidssejler universet fungerer i dag ved frivillighed , hvor mindre joller og robåde i kun begrænset omfang tegner en ansvarsforsikring. Ingen kan med retfærdighed påstå den nuværende frivillighed, om der tegnes en ansvarsforsikring eller ej, har medført en belastende skadesstatistik.

- ✓ Indførslen af objektiv ansvar kan forventes, at medføre forsikringsbranchen fravælger denne type af forsikring, hvilket igen vil medføre præmiestigninger, grundet den mindre konkurrence på markedet.
  
- ✓ Konfiskation efter vandvidssejlads bifalder vi, som et opdragende element overfor uansvarlige elementer vi på ingen måde beskytter. Den afsmittende virkning ,på vandscootere og jetski sejlere med flere, vurderer vi som positiv.

Med venlig Hilsen

Bent Hansen, Formand

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Willy Rasmussen <wr@dif.dk>  
**Sendt:** 24. november 2017 10:54  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** Høringssvar

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Søfartsstyrelsen  
Att. Chefkonsulent Birgit Gilland

### **Høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)**

Søfartsstyrelsen har sendt ovennævnte lovudkast i høring. I den anledning fremsender Danmarks Idrætsforbund (DIF) her vores bemærkninger til lovforslaget.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at baggrunden for lovforslaget er den tragiske, alvorlige vandscooterulykke, der skete i Københavns Havn i maj 2017. Regeringen ønsker at styrke sikkerheden ved sejlads med vandscootere, ligesom man ønsker at forbedre skadelidtes økonomiske stilling efter en ulykke. Dette skal ske ved at indføre krav om obligatorisk, lovpligtig ansvarsforsikring samt øget mulighed for konfiskation af fartøjer på grund af vanvidssejlads eller ved gentagne overtrædelser.

Den overordnede hensigt med lovforslaget, at forsøge at styrke den såkaldte svage parts retsstilling i tilfælde af personulykker, hvor vandscootere eller hurtigtgående speedbåde er involveret, støtter DIF naturligvis op om. Det fremgår af bemærkningerne, at den foreslåede ordning svarer til ansvarsreglen i færdselslovens § 101 – dvs. objektivt ansvar i tilfælde af personskade. Som DIF ser det, er der dog den store forskel, at når der er tale om indregistrerede (danske) køretøjer, så har man et offentligt registreringssystem, så det altid kan slås fast, hvem der er ejer af et givent køretøj, og hvem der så har pligt til at tegne minimum lovpligtig ansvarsforsikring for køretøjet. Da et sådant system ikke eksisterer i forhold til ejere af vandscootere og speedbåde, er det DIF's 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. Hvis vi har ret i vores antagelse, vil resultatet af lovforslagets gennemførelse blive, at det vil være de lovlydige personer, sejlklubber og vandskiklubber, der ejer sådanne fartøjer, som vil sørge for at få tegnet den obligatoriske ansvarsforsikring. Det betyder så, at man kan frygte, at man med lovforslaget slet ikke så at sige får ram på dem, som de overordnede intentioner i forslaget først og fremmest ellers er rettet i mod.

Sejlklubber og vandskiklubber, der er medlem under DIF, har som hovedregel i dag allerede en ansvarsforsikring på de klubejede både, hvor forsikringen dækker ansvarspådragende handlinger efter lovgivningens almindelige regler. Såfremt der fremover vil være krav om en lovpligtig ansvarsforsikring med højere erstatningssum end dem, der i dag er i almindelige lystfartøjsforsikringer, vil lovforslagets gennemførelse betyde, at de nævnte vandsportsklubbers udgifter til forsikring af f.eks. følgebåde i en amatørsejlklub eller en trækbåd i en vandskikklub vil blive væsentligt forøget.

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) er en garantifond, der behandler sager, hvor skaden er forvoldt af ukendte og/eller uforsikrede motorkøretøjer. Foreningens medlemmer er alle forsikringsselskaber, som tegner ansvarsforsikringer for motorkøretøjer. Hvis et uforsikret eller ukendt motorkøretøj forvolder skade i Danmark, kan DFIM som garantifond dække skaderne. I forhold til regeringens ønske om at forbedre skadelidtes økonomiske stilling, og DIF's skepsis med hensyn til om alle der efter lovforslagets ordlyd fremover skal tegne obligatorisk, lovpligtig ansvarsforsikring, foreslår DIF, at der i forhold til denne type forsikring etableres en ordning a la DFIM-garantifonden.

Risikoen for påsejling af andre "trafikanter" på vand, og dermed også risikoen for alvorlige personulykker, er selvsagt størst der, hvor der færdes flere forskellige fartøjer og/eller personer i vandet (svømmere, dykkere m.fl.) samtidig. Det forholder sig sådan, at en del af de aktiviteter, som forestås at vandsportsklubber under DIF, f.eks. vandskiklubber, foregår på lukkede baner/vandarealer, hvor der ikke er risiko for påsejling af andre både/personer. Det kan f.eks. være i en sø i en nedlagt grusgrav eller en kunstig anlagt sø, som alene bruges til vandskisport. I sådanne tilfælde finder DIF det ikke rimeligt, at der fremover stilles krav om en lovpligtig ansvarsforsikring og skal derfor foreslå, at der inden lovforslagets fremsættelse indsættes en bestemmelse om, at kravet om lovpligtig ansvarsforsikring ikke gælder ved sejlads på lukkede anlæg, hvor der alene foregår en sportsaktivitet. En sådan undtagelsesbestemmelse vil svare til det, man kender fra f.eks. træningskørsel med gokarts på lukkede baner.

Venlig hilsen

**WILLY RASMUSSEN**  
SPECIALKONSULENT



**BEVÆGER DANMARK**

WWW.DIF.DK  
T 43 26 20 36

WR@DIF.DK  
M 24 61 98 88



Til Søfartsstyrelsen

Brøndby 23/11-2017

**Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).**

Danmarks Motor Union har med interesse læst udkastet til de fremsendte bekendtgørelser. Vi er først og fremmest tilfredse med indførelsen af et nyt krav omkring skærping af bevis til vandscooterfører samt ansvarsforsikringer efter den ulykkelige hændelse i Københavns Havn i foråret.

Danmarks Motor Union (DMU) er specialforbundet under Danmarks Idræts-Forbund (DIF), som organiserer motorcykel og powerboat-sporten i Danmark. DMU består af over 9.000 medlemmer hvoraf over 5.000 har kører/sejl-licens. DMU-sporten er opdelt i 5 sportsområder (sportskommissioner): Motocross - Off-Track (Enduro, Trial) – Road Racing/ Drag Racing, Speedway og Powerboat (Jetski og Vandscooter). For nogle af sportsområdernes vedkommende er der yderligere opdelt i forskellige specialdiscipliner.

**Vandsportsarrangementer i Verdensklasse i Danmark**

Danmarks Motor Union er internationalt organiseret under FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme), FIM-Europa og Union Internationale Motonautique (Verdensforbund for Powerboat/Vandscooter/Jetski). Det giver mulighed for at danske elitekørere under DMU kan deltage i internationale stævner og ligeledes, at klubber organiseret under DMU får mulighed for at arrangere internationale elitearrangementer (f.eks. EM- VM eller Grand Prix-stævner).

I Danmark findes der 3-5 topkører (top 10 i verden) som deltager internationalt i verdensmesterskabsserien for Aquabike (Vandscooter/Jetski). Med flotte internationale resultater, er Danmark et forgangs land for denne aktivitet, på trods af de noget udfordrende vejrmæssige forhold i Danmark.

**Undtagelse for vandsport på lukkede baner**

I forbindelse med den fremsendte information vedr. kommende krav i forbindelse med lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven, ser Danmarks Motor Union, det som nødvendigt at man indfører muligheden for en undtagelse for idrætsforeninger, som under skærpede forhold ved lukkede baner, med politigodkendelse, miljøhåndtering, sikkerhedsreglementer og ikke mindst arrangøransvarsforsikringer, præcis som i dag, kan tilbyde udøvelsen af vandscooter og Jetski under ordnede forhold.

I afvejningen af de mange forhold, der gør sig gældende omkring den nye lovændring, mener vi derfor at ovenstående undtagelse skal nøje overvejes for at sikre de foreningsmæssige og sportslige aktiviteter so foregår rundt i landet.

**Med venlig hilsen**



Jonas Nygaard

*Generalsekretær*

*Danmarks Motor Union*

Mob.: (+45) 4044 9554

Mail: [jn@dmusport.dk](mailto:jn@dmusport.dk)



## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Birgit Gilland  
**Sendt:** 20. november 2017 17:46  
**Til:** Sofie Eistorp Jørgensen; Nanna Elm Bille Adamsen  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**Fra:** Henning Mørk Jørgensen [<mailto:hmj@dn.dk>]

**Sendt:** 20. november 2017 15:59

**Til:** Birgit Gilland; Maritim regulering og jura

**Emne:** SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Søfartsstyrelsen

Danmarks Naturfredningsforening har ingen bemærkninger til ovennævnte velbegrundede lovændringer

mvh

Henning Mørk Jørgensen  
havbiolog  
vandpolitik - å, sø og hav  
+45 3119 3235, [hmj@dn.dk](mailto:hmj@dn.dk)  
Danmarks Naturfredningsforening  
Masnedøgade 20  
2100 Copenhagen

.....  
Vi ta'r naturens parti.  
Støt og meld dig ind på [her](#)



**Danmarks**  
**Naturfredningsforening**  
..... Vi ta'r naturens parti

---

**Fra:** DN Hovedpostkasse  
**Sendt:** 27. oktober 2017 14:53  
**Til:** Henning Mørk Jørgensen  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]

**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43

**Cc:** Birgit Gilland

**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)



Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Britt Rasmussen <bra@danskbyggeri.dk>  
**Sendt:** 31. oktober 2017 08:38  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

### Høring af udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven

Dansk Byggeri takker for muligheden for at svare på ovennævnte høring. Vi har imidlertid ingen bemærkninger til høringen.

Venlig hilsen  
**Britt Rasmussen**  
Sekretær  
Tlf. direkte: 72 16 02 34

**dansk byggeri**

Vi samler byggeri, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K  
[www.danskbyggeri.dk](http://www.danskbyggeri.dk) · [Abonner på nyheder](#)



---

**Fra:** infoDB  
**Sendt:** 27. oktober 2017 16:54  
**Til:** Torben Liborius; Britt Rasmussen  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]  
**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43  
**Cc:** Birgit Gilland  
**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)



Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

Søfartsstyrelsen  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Att: Birgit Gilland

24. november 2017

## **Høringsvar til høring om udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven.**

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 27. oktober 2017 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkning hertil.

Dansk Erhverv er helt enig i, at der skal ske en regulering af visse hurtige fartøjer til søs. Den tragiske dødsulykke i Københavns Havn tydeliggjorde, at der var et direkte behov for at se på, hvordan havets brugere kunne sikres bedst muligt imod en situation som denne.

### **Ansvarsforsikring**

Dansk Erhverv er dog 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 et objektivt ansvar.

Som det er nu her udbydes der en frivillig ansvarsforsikring der bygger på et culpaansvar. Denne forsikring kan erhverves til en pris, hvor alle kan være med. En sådan kan på nuværende tidspunkt erhverves for et sted mellem DKK 85 og DKK 300.

Dansk Erhvervs bekymring er, at den lovpligtig ansvarsforsikring på objektivt grundlag vil påføre alle ejere af de i forslaget omhandlede fartøjer en urimelig høj omkostning, der slet ikke står mål med forslaget erklærede mål og som ikke vil forhindre, at lovbrydere stadig vil forårsage skader og ulykker uden at være forsikrede.

Der er endnu ingen forsikringselskaber, der udbyder den ønskede fremtidige forsikringstype, hvorfor der alene kan gættes på, hvad en sådan vil koste. At præmien vil blive væsentligt højere er indlysende grundet det væsentligt udvidede ansvarsområde.

Det er, fra flere aktører, estimeret at op mod 40.000 fritidssejlere vil blive nødsaget til at tegne den ønskede forsikring. I den sammenhæng er det centralt at bemærke, at kun en meget lille del af disse forsikringer bliver for en vandscooter. Langt de fleste af fartøjerne vil være speedbåde og andre planende fartøjer.

Denne ekstraomkostning 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.

### **Alternative løsningsforslag**

#### *Løsningsforslag 1:*

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at lovforslaget vil opnå den ønskede virkning, at styrke sikker-  
hed til søs, ved 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.

Alle andre fartøjer, der omfattes af lovforslaget, kunne så blive mødt med et krav om at tegne den  
nuværende ansvarsforsikring på culpa-grundlag.

#### *Løsningsforslag 2:*

Alternativt kunne man udvide den nuværende frivillige ansvarsforsikring på culpa-grundlag til at  
blive lovpligtig for alle fartøjer.

#### *Løsningsforslag 3:*

Såfremt der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring for alle fartøjer vil Dansk Erhverv foreslå,  
at den nuværende statslige afgift på kaskoforsikringer flyttes over på de lovpligtige ansvarsforsik-  
ringer. På denne 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 nu her.

### **Forsikrings udformning mv.**

Dansk Erhverv anbefaler, at lovforslaget § 156, stk. 3, udgår, da det vil kunne medføre unødven-  
dige administrative byrder for alle involverede.

### **Konfiskation**

Dansk Erhverv bifalder, at der vil kunne ske konfiskation i forbindelse med "vanvidssejlad".

### **Nedsættelse af årlig afgift for mindre erhvervsfartøjer**

Dansk Erhverv ser positivt på dette forslag.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', written in a cursive style.

**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent



Dansk Forening for Rosport  
www.roning.dk

## Dansk Forening for Rosport.

### **Høringsvar til Høring over udkast til lov om ændring af Lov om sikkerhed til søs og Søloven (Skærpede regler for sejlsads med speedbåde, vandscootere og lign. etc.)**

Dansk Forening for Rosport finder det af væsentlig betydning, at der i forbindelse med indførelse af de skærpede bestemmelser også blev indført krav til at alle vandscootere og speedbåde og lignende, omfattet af krav til uddannelse af fører og krav til lovpligtig forsikring, skal registreres og være synligt mærkede. Dette således, at man på en rimelig afstand (måske 50 m), skal kunne identificere fartøjet der sejles med. Dette vil gøre, at man fra land vil kunne tage billeder af farlige færdsel som dokumentation i et videre sigtelsesforløb. Uden tydeligt identifikation vil det betyde, at en effektiv indsats normalt kun vil være mulig ved tilstedeværelse på vandet.

Registreringen af fartøjer kunne eventuelt kædes sammen med tegningen af den lovpligtige objektive forsikring.

Høringsfrist den 24. november 2017 jf. høringsbrev dateret 27. oktober 2017. Sag nr. 2017031864.  
e-mail [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med cc til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk)

Sign.

17. november 2017.

Jørgen Grastrup-Hansen

Formand for Sikkerhedsudvalget i DFfR.





23. november 2017

SKJ

DI-2017-14595

Deres sagsnr.: 2017031864

Søfartsstyrelsen

[big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)

cc: [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk)

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Hørings svar

DI og Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening (Skib & Båd) har fået udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven i høring. DI og Skib & Båd afgiver fælles høringssvar. DI og Skib & Båd støtter generelt bestræbelserne på at styrke sikkerheden til søs og kan i udgangspunkt tilslutte sig lovforslaget.

Organisationerne anbefaler dog, at man udvider lovkravet om ansvarsforsikring, så det gøres lovpligtigt at have en ansvarsforsikring for hovedparten af fritidsfartøjerne. Således kan der også opstå betydelig person- og tingskader i forbindelse med sejlbåde. Organisationerne anbefaler samtidig, at reglen om objektivt ansvar ikke udvides til dække sejlbådene, men at der i stedet for er tale om en almindelig ansvarsforsikring, der tage udgangspunkt i culpa ansvar. Konkret foreslås det, at der indføres lovpligtig ansvarsforsikring for alle sejlbåde over 4,5 meter.

DI og Skib & Båd skal derudover opfordre til, at ministeriet undersøger eventuelle erfaringer med et register for fritidsfartøjer i vores nabolande.

Endvidere skal DI og Skib & Båd opfordre til, at man ser på bødeniveauet i forbindelse med overtrædelse af hastighedsgrænserne ved sejlads i havne og inden for 300 meter fra kystlinjen.

Det er positivt, at en stadig større del af befolkningen søger oplevelser på og ved vandet, men den øgede brug af vandarealet - ikke mindst i havnene - øger også risikoen for uheld, når de forskellige brugertyper blandes. DI og Skib & Båd skal derfor endelig opfordre til, at repræsentanter fra myndighederne, erhvervet og foreningslivet går sammen om en styrket informationsindsats overfor befolkningen om sikker adfærd ved og på vandet.

Med venlig hilsen

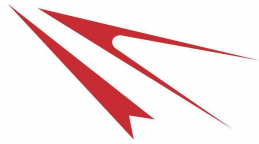
Sune K. Jensen

H. C. Andersens Boulevard 18  
1787 København V  
Danmark

(+45) 3377 3377  
[di@di.dk](mailto:di@di.dk)  
[di.dk](http://di.dk)

CVR: 16 07 75 93

\*SAGDI-2017-14595\*



dansk kano & kajak forbund

Idrættens hus  
Brøndby Stadion 20  
DK.-2605 Brøndby  
Danmark

Tlf. +45 43262094  
Fax.+45 43262095  
dkf@kano - kajak.dk  
www.kano - kajak.dk

**Dansk Kano og Kajak Forbunds hørings svar til forslag til Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer):**

Dansk Kano og Kajak Forbund støtter op om hørings svarene fra Friluftsrådet, Dansk Idræts Forbund og Dansk Sejlunion.

Vi foreslår desuden:

**Ad) »§ 156**

Dansk Kano og Kajak Forbund foreslår, at man opretter en fond, der kan yde erstatning til ofre i de tilfælde, hvor skadevolder er ukendt, ikke har den lovpligtige forsikring og ikke har betalingsevne. Efter forbillede i Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. Kap 5.

Med venlig hilsen

Lisbet Praëm,  
Sekretariatsleder,  
Dansk Kano og Kajak Forbund



**DANSK  
SEJLUNION**

Danish Sailing Association

Idrættens Hus  
DK-2605 Brøndby  
+45 8020 7000  
ds@sejlsport.dk  
www.sejlsport.dk

Bank 4440 4535 211000  
IBAN DK07 3000 4535 211000  
SWIFT DABADKKK

Member of Sports Confederation  
of Denmark

Brøndby, den 23.11.2017

Søfartsstyrelsen  
Birgit Gilland  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Til: [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)  
Kopi: [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk)

Høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven

Dansk Sejlunion er positiv overfor, at loven i fremtiden giver hjemmel til at konfiskere fartøjer anvendt til ufornuftig sejlads.

Dansk Sejlunion har ligeledes sympati for ønsket om at sikre erstatning til den skadelidte i skadessituationer. Dansk Sejlunion kan således støtte forslaget om obligatorisk ansvarsforsikring for vandscootere og speedbåde.

**Dansk Sejlunion: Objektiv dækning rammer skævt**

Derimod kan Dansk Sejlunion ikke støtte forslagets punkt om, at den obligatoriske ansvarsforsikring tegnes med objektiv dækning. Objektiv dækning vil med sikkerhed medføre markant højere forsikringspræmier for alle speedbåde - og det vil betyde markante merudgifter for bl.a. de foreningsbaserede sejlkubber, hvor speedbåde er nødvendige instruktørværktøjer ved fx jolletræning for børn og unge.

At indføre objektiv dækning vil efter Dansk Sejlunions klare opfattelse påføre 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 personskaade.

Forsikringsbranchen forventer, at kravet om objektiv dækning vil tredoble prisen på speedbådes ansvarsforsikringer. For en sejlklub, der typisk har flere speedbåde i klubregi, vil dette betyde adskillige tusinde kroner i ekstra forsikringspræmier. Vel at mærke, uden der på nogen måde kan anvises grundlag for, at sejlklubbers brug af speedbåde sker på andet end hensigtsmæssig og forsvarlig vis.

Tværtimod er det værd at bemærke, at brug af speedbåde øger sikkerheden, når fx børn og unge har jolletræning på vandet.

**Dansk Sejlunion: Øget politiindsats er vejen frem**  
Vandscooter-ulykken i Københavns Havn, hvor to unge kvinder mistede livet, kunne efter Dansk Sejlunions opfattelse være undgået, hvis politiet havde haft mulighed og prioriterede ressourcer til at varetage deres politiopgaver på vandet.

Ulykken skete som følge af groft uagtsom adfærd blandt uansvarlige enkeltpersoner. Det er Dansk Sejlunions klare opfattelse, 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.

For uansvarlige ejere af en vandscooter eller en speedbåd vil forsikringspræmiens størrelse være en motivation for helt at undgå at tegne en ansvarsforsikring.

Enkelte uansvarlige menneskers sejlads betyder efter Dansk Sejlunions vurdering, at en meget stor gruppe skal påføres en markant ekstraudgift til forsikring - uden at der er sat en effektiv stopper for gentagelse af hændelser, som den i Københavns Havn.



**DANSK  
SEJLUNION**

Danish Sailing Association

---

Idrættens Hus  
DK-2605 Brøndby  
+45 8020 7000  
ds@sejlsport.dk  
www.sejlsport.dk

---

Bank 4440 4535 211000  
IBAN DK07 3000 4535 211000  
SWIFT DABADKKK

---

Member of Sports Confederation  
of Denmark

*Løsning: Øget politi, mulig konfiskering og obligatorisk forsikring*

*Dansk Sejlunion ser gerne en traditionel obligatorisk ansvarsforsikring kombineret med politiets øgede tilstedeværelse på vandet, herunder adgang til i yderste konsekvens at konfiskere fartøjer, der føres uforsvarligt.*

*Med øget patruljering og markant konsekvens kan loven ramme de relevante enkeltpersoner, der udviser uforsvarlig adfærd - samtidig med, at sejlkлубber og det store flertal af almindelige og ansvarlige speedbådsejere ikke påvirkes uden grundlag.*

*Det hører med til billedet, at danske bådejere - både private såvel som klubber - i forvejen er hårdt belastet af afgiften på lystbådes kaskoforsikringer - hvilket gør sejlsporten til den eneste afgiftspålagte idrætsaktivitet i Danmark.*

*Der knytter sig et særligt forhold til udenlandske speedbåde, der kommer til Danmark som trænerbåde i forbindelse med internationale sejlsportsstævner. Dansk Sejlunion ønsker bekræftet, at lovforslaget ikke omfatter udenlandske både.*

*Med venlig hilsen*

*Steen Wintler-Jensen  
Sejladschef  
Dansk Sejlunion*

Brøndby, den 15.12.2017

Idrættens Hus  
DK-2605 Brøndby  
+45 8020 7000  
ds@sejlsport.dk  
www.sejlsport.dk

Bank 4440 4535 211000  
IBAN DK07 3000 4535 211000  
SWIFT DABADKKK

Member of Sports Confederation  
of Denmark

Søfartsstyrelsen  
Birgit Gilland  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Til: [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)  
Kopi: [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk)

## **Dansk Sejlunion advarer mod forslag om obligatorisk ansvarsforsikring af alle fartøjer**

Dansk Sejlunion er orienteret om, at Søfartsstyrelsen pr. 13.12.2017 har modtaget et brev fra Danske Tursejlere - sendt som appendix til Danske Tursejleres høringssvar i relation til lovforslaget om indføring af vandscooterkørekort og obligatoriske ansvarsforsikringer for vandscootere og speedbåde.

I brevet anbefaler Danske Tursejlere at indføre obligatorisk ansvarsforsikring for alle fartøjer, herunder sejlbåde og mindre motorbåde, som ikke er omfattet af lovforslaget.

Ja til lovforslagets afgrænsede skærpelse  
Dansk Sejlunion bakker op om lovforslagets skrærpelse i forhold til at indføre obligatorisk ansvarsforsikring for vandscootere og speedbåde med høj motorkraft. Dette er uddybet i Dansk Sejlunions høringssvar sendt til Søfartsstyrelsen 23.11.2017.

Derimod kan Dansk Sejlunion ikke støtte det aktuelle appendix-forslag fra Danske Tursejlere om generelle obligatoriske ansvarsforsikringer.

### Nej til generel obligatorisk ansvarsforsikring

Dansk Sejlunion anbefaler bådejere at tegne ansvarsforsikring. Men det sker på basis af en frivillig og individuel vurdering, hvor den enkelte bådejer opgør sin egen skadesrisiko målt i forhold til bådens størrelse, fart, anvendelse m.v.

At indføre obligatorisk ansvarsforsikring for alle fartøjer vil som udgangspunkt også omfatte bl.a. sejlklubbers joller til børn og unge, foruden helt små sejl- og motorbåde, der anvendes til ganske korte lokalture, fx i forbindelse med fritidsfiskeri.



**DANSK  
SEJLUNION**

Danish Sailing Association

---

Idrættens Hus  
DK-2605 Brøndby  
+45 8020 7000  
ds@sejlsport.dk  
www.sejlsport.dk

---

Bank 4440 4535 211000  
IBAN DK07 3000 4535 211000  
SWIFT DABADKKK

---

Member of Sports Confederation  
of Denmark

Efter Dansk Sejlunions klare opfattelse er der en nedre grænse for, hvornår det er relevant at tegne ansvarsforsikring i forbindelse med et bådejerskab.

Her skal en begrænset skadesrisiko ses i forhold til den udgift, som forsikringspræmien indebærer - og som skal lægges oven i øvrige udgifter i relation til bådejerskabet, herunder bl.a. den afgiftsbelagte kaskoforsikring.

Dansk Sejlunion har et godt og tæt samarbejde med Danske Tursejlere. De to organisationer har mange interessesammenfald og fælles berøringsflader.

Dansk Sejlunion vil gerne konstruktivt deltage i drøftelser om en obligatorisk ansvarsforsikring, som bygger på culpa-princippet. Men der er en række vigtige forhold, som skal afklares - fx objektive krav til hvilke både, der omfattes af kravet, følgeomkostninger ved kravet m.v.

Dansk Sejlunion skal påpege, at Danske Tursejlere som organisation hovedsagligt organiserer større køl- og motorbådsejere og derfor ikke naturligt fokuserer på mindre både, joller og dermed det arbejde, som drives af frivillige i sejlklubberne

Dansk Sejlunion ser frem til at blive inddraget, hvis man fra politisk side ønsker at drøfte indførelse af obligatoriske ansvarsforsikringer for alle fartøjer.

Med venlig hilsen

Steen Wintlev-Jensen  
Sejladschef  
Dansk Sejlunion

# Dansk Søredningselskab - DSRS

Medlem af International Maritime Rescue Federation (IMRF)



Søfartsstyrelsen  
Birgit Gilland  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

København · November 2017

Sagsnr. 047290-0001 jam/jam/bin  
Dok.nr. 18024955.1

Til: [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)  
Kopi: [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk)

## Sagsnummer 2017031864: Høring over udkast til lov om ændring a lov om sikkerhed til søs og søloven

---

Dansk Søredningselskab ("DSRS") er ikke inviteret til at afgive bemærkninger i ovennævnte høring, men tillader sig alligevel at komme med et indlæg i relation til forslaget om indførelse af obligatorisk ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvor der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand.

### 1. Dansk Søredningselskab

DSRS er en almennyttig forening, som yder (forebyggende) 24-timers assistance til nødstedte fritidssejlere og andre bådejere ved ikke-livstruende situationer til søs. DSRS bliver kaldt ud omkring 450 gange årligt. Derudover står DSRS til rådighed for Forsvarets officielle redningsberedskab (via Forsvarets Operationscenter) i forbindelse med redningsopgaver til søs.

DSRS opererer et antal redningsbåde ud fra sine indtil videre 11 stationer i Danmark. DSRS' udrykningstid fra alarmeringen modtages til redningsbåden(e) forlader havnen er på under 20 minutter. DSRS har faste procedurer for sine redningsaktiviteter og stiller krav om særlig uddannelse for de frivillige, som sejler redningsbådene.

Foreningen drives frivilligt af en bestyrelse og af medlemmerne i lokalafdelinger på grundlag af kontingenter og donationer fra private, virksomheder og fonde. Ved udgangen af 2016 var antallet af registrerede (betalende) medlemmer på mere end 2300. Det er DSRS' vision at udvide antallet af redningsstationer, således at foreningen er operativ i hele landet.

---

Dansk Søredningselskab (DSRS)  
Hjemmeside: [www.dsrs.dk](http://www.dsrs.dk)  
Bank: Nordea  
Stengade 45  
3000 Helsingør  
Reg.: 2255 konto 4374 953 961  
CVR: 28 99 75 07

Ole Lyngenbo (formand)  
Allegade 7A, 1. Th.  
3000 Helsingør  
Tlf.: 27 60 11 12  
E-mail: [formand@dsrs.dk](mailto:formand@dsrs.dk)

Sekretariat (medlemsregistrering mv.)  
H.C. Ørstedesvej 6  
3000, Helsingør  
Tlf.: 27 60 11 00  
E-mail: [sekretariat@dsrs.dk](mailto:sekretariat@dsrs.dk)



# Dansk Søredningssselskab - DSRS

Medlem af International Maritime Rescue Federation (IMRF)



## 2. Ændringsforslaget

Ændringsforslaget indebærer en lovpligtig ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer<sup>1</sup>, hvilket DSRS overordnet set støtter op om med de begrundelser, som fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Imidlertid vil en vedtagelse af lovforslaget i sin nuværende form for DSRS indebære en voldsom stigning i forsikringspræmierne på redningsbådene, som følge af skærpede forsikringskrav, herunder på grund af forsikringssselskabernes øgede udgifter til iværksættelse og drift af forsikringsordningen og erstatningsudbetalingen, som formodes at skulle dækkes via præmiebetalingerne.

For DSRS vil en stigning i forsikringspræmien udgøre en så væsentlig omkostningsforøgelse, at det vil nødvendiggøre en indskrænkning af foreningens redningsaktiviteter, idet foreningen ganske enkelt ikke besidder de økonomiske midler, som vil skulle servicere en sådan forsikringspræmiestigning. DSRS vil ikke kunne opnå midler fra velgørende fonde, da disse ikke uddeler støtte til almindelig drift.

DSRS' aktiviteter er til gavn for en stor gruppe fritidssejlere og for Forsvarets Operationscenter. En indskrænkning af DSRS' aktiviteter vil både være uhensigtsmæssig for de nødstedte fritidssejlere, som DSRS ellers ville assistere, og for Forsvarets Operationscenter, som kan trække på DSRS efter behov. Imidlertid vil en lovpligtig ansvarsforsikring, som forudsat i lovforslaget, medføre en væsentlig indskrænkning af DSRS aktiviteter.

## 3. Forslag om undtagelse for visse typer aktiviteter

DSRS ønsker fortsat at drive forening og udføre redningsaktiviteter til søs som hidtil og i stigende omfang, herunder at forfølge sin vision om at udbrede aktiviteterne til at være landsdækkende. Derfor og i forlængelse af ovenstående, vil DSRS indstille til, at der bliver indført en undtagelse til kravet om udtagelse af lovpligtig ansvarsforsikring for de speedbåde og andre fartøjer, der alene er redningsfartøjer og drives som sådan.

\*\*\*\*\*

Med venlig hilsen

Ole Lyngenbo  
Formand, DSRS  
+45 27601112

<sup>1</sup> Lovforslagets § 2, nr. 3 og 4, indebærer dels et for ejeren af en speedbåd, vandscooter og lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, objektivi ansvar for skader forvoldt i forbindelse med en søulykke, jf. ny § 152 a, stk. 1, og dels et krav om en lovpligtig ansvarsforsikring for fartøjer omfattet af § 152 a, stk. 1, til dækning af personskaade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingskaade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade, jf. ny § 156, i lov om sikkerhed til søs. DSRS redningsbåde vil blive omfattet af den foreslåede bestemmelse i 152 a, stk. 1, og dermed af ansvarsforsikringspligten i § 156.



Søfartsstyrelsen  
Maritim regulering og jura  
Carl Jakobsens vej 31  
2500 Valby

Att.: Birgit Gilland

Brøndby den 23. november 2017.

Indeværende indeholder Dansk Vandski & Wakeboard Forbunds (DVWF) hørings svar til ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)

---

Dansk Vandski & Wakeboard Forbund har med stor interesse læst udkast til

1. Indførelse af obligatorisk ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvor der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand
2. Mulighed for konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer bl.a. i forbindelse med dom for såkaldt vanvidssejlads
3. Nedsættelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer

DVWF anerkender vigtigheden i, at alle trafikanter på havet skal føle sig sikre og trygge. Vi bakker derfor op om en optimering af de nuværende regler. DVWF har følgende kommentarer til de tre lovforslag.

### **Ad. 1.: Den obligatoriske ansvarsforsikring**

DVWF udbyder en forsikring til sine medlemsforeninger, som indeholder en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring. Ansvarsforsikringen bygger på et culpaansvar. Skadevolder skal altså have handlet culpøst for at der kan placeres et ansvar.

I det fremsendte lovforslag lægges der op til, at der indføres en obligatorisk objektiv ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer. DVWF mener ikke, at denne løsning kommer det egentlige problem til livs. Udøverne af det såkaldte "vanvidssejlads" vil ikke tilkøbe den obligatoriske ansvarsforsikring. Regningen for lovændringen tilfalder dermed alle os andre brugere af havet, da vi blive nødsaget til at købe en fordyrende obligatorisk ansvarsforsikring med objektivt ansvar, som aldrig har været nødvendig i forhold til vores aktiviteter. Igen ser vi tendensen, hvor en uagtsom og vanvittig handling rammer de foreningsbaserede sejladsaktiviteter.

En ansvarsforsikring med objektivt ansvar er et produkt, som endnu ikke findes hos forsikringsselskaberne. Der hersker derfor usikkerhed om tarifferne på disse nye forsikringer. Prisen vil bero på statistikker og muligvis indekserreguleres i forhold til effekten af fartøjets motor. I DVW benyttes vandskibbåde, som har en høj ydeevne for at kunne sejle stabilt og sikkert på vandet. Det er sandsynligt, at de foreslåede forsikringer vil blive ekstra dyre for vores både, da man vurderer, at højere ydeevne er forbundet med højere risici.



Sandheden er, at den højere ydeevne er forbundet med større sikkerhed. Indførslen af den obligatoriske ansvarsforsikring med objektivet ansvar vil få store økonomiske konsekvenser for de foreningsbaserede vandskiklubber under DVWF.

Den vanvittige handling, der ligger til grund for indeværende lovforslag, blev udført på en vandscooter. DVWF finder det urimeligt, at en handling på en vandscooter skal gå ud over aktiviteterne i speedbåde. Historisk set sker der meget få personskader ved brug af speedbåde og DVWF ser ikke belægget for, at de to forskellige fartøjer skal reguleres på samme facon.

Det er vigtigt, at et nyt lovindgreb tager højde for eksistensberettigelsen af de foreningsbaserede aktiviteter på vandet og samtidig underbygger tryghed og sikkerhed for alle parter der færdes på søterritoriet. DVWF vil derfor komme med følgende tre forslag til lovændringen:

**1. Dansk Vandski & Wakeboard Forbund vil anbefale, at der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring for alle brugere af søterritoriet baseret på den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring.**

Trækker vi en parallel til den tragiske ulykke i Københavns Havn i maj 2017 vil der efter vores opfattelse være tale om en handling, hvor der er udvist både simpel og grov uagtsomhed samt forsættelig adfærd, hvilket efter Culpa retspraksis også vil være ansvarspådragende således de skadelidte ville have fået erstatning efter reglerne for den ikke-lovpligtige ansvarsforsikring forudsat, at sejladsen var foregået på et tilladt område samt at føreren af vandscooteren havde haft sit kompetencebevis (speedbådskørekort)

Den foreslåede forsikringsmodel baseret på det nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikringsmodel har været tilstrækkelig gennem mange år og sejlerne, havnemyndigheder m. fl. har haft fuld tryghed til denne model. Samtidig indebærer modellen, at denne forsikringstype normalt kan tegnes til en acceptabel præmie.

**2. Hvis myndighederne er ufravigelige i deres krav om en obligatorisk ansvarsforsikring med objektivet ansvar, så bør denne kun gælde for vandscootere.**

Det synes ikke at være rimeligt, at der drages paralleller til sejlads med speedbåde i denne sammenhæng. Som tillæg til kravet om objektiv ansvarsforsikring på vandscootere bør myndighederne stille krav om, at alle andre brugere af søterritoriet tegner den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring baseret på culpaansvar.

**3. Hvis myndighederne er helt ufravigelige i deres krav om obligatorisk ansvarsforsikring med objektivt ansvar, så bør dette ikke gælde for sejlads i lukkede søer, hvor der ikke foregår anden aktivitet på vandet.**

Halvdelen af vandskiklubberne under DVWF har deres aktiviteter på lukkede søer, hvor der ikke foregår anden aktivitet. Der er ikke andre "bløde trafikanter" eller andre fartøjer. Kravet om den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring bør bibeholdes, da det udviser rettidig omhu uden at få store økonomiske konsekvenser. Sejlads i lukkede søer



uden andre aktiviteter bør dog undtages fra kravet om den obligatoriske ansvarsforsikring med objektivt ansvar.

## **Ad 2.: Konfiskation af fartøjer i forbindelse med dom for vanvidssejlad**

DVWF har ingen kommentarer til dette lovforslag og finder tiltaget godt

## **Ad 3.: Nedsættelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer**

DVWF har ingen kommentarer til dette lovforslag og finder tiltaget godt.

Bedste hilsner,

Rasmus Mikkil Søndergaard  
Dansk Vandski & Wakeboard Forbund



Søfartsstyrelsen  
Maritim regulering og jura  
Carl Jakobsens vej 31  
2500 Valby

Att.: Birgit Gilland

Nyborg den 23. november 2017.

Danske Tursejleres høringssvar til udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)

---

Danske Tursejlere har med stor interesse læst udkast til

1. Indførelse af obligatorisk ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvor der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand
2. Mulighed for konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer bl.a. i forbindelse med dom for såkaldt vanvidssejlads
3. Nedsættelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer

Danske Tursejlere er generelt enig i den politiske opbakning til at indføre nye regelsæt for førere af hurtigt sejlede fartøjer m.v. via en obligatorisk ansvarsforsikring således havets ”bløde trafikanter” og andre brugergrupper kan føle mere sikkerhed og tryghed i forbindelse med Deres sejlads.

Danske Tursejlere har dog følgende kommentarer til de tre lovforslag.

### **Ad. 1.: Obligatorisk ansvarsforsikring**

Danske Tursejlere har gennem mange år haft den holdning, at **det skal være lovpligtigt med en ansvarsforsikring for alle typer fartøjer, der sejler på søterritoriet.**

Alle typer fartøjer definerer vi som fartøjer med en længde over 4,5 meter eller med en motorkraft over 10 HK.

Det altafgørende spørgsmål er på hvilket ansvarsgrundlag en lovpligtig forsikring skal baseres?

Culpa reglen som vi kender det i dag fra de ikke-lovpligtige ansvarsforsikringer eller på et nyt skærpet grundlag med objektivi ansvar.

I dag er der heldigvis mange sejlere, der frivilligt har tegnet en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring for deres fartøj. Disse ansvarsforsikringer bygger på Culpa retspraksis – dvs. at skadevolder skal have handlet culpøst for, at der kan placeres et ansvar.



I det fremsendte lovforslag er det tanken at indføre en obligatorisk ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvor der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører. Tanken er, at skadevolder skal kunne pålægges et objektivt ansvar i lighed med bestemmelserne i færdselsloven, jagtloven, hundeloven etc.

Herudover har vi en tredje gruppe sejlere som slet ikke har tegnet nogen form for ansvarsforsikring.

Såfremt lovforslaget vedtages i den foreliggende form vil der således fremover være tre grupper af sejlere på søterritoriet.

- Sejlere med en lovpligtig ansvarsforsikring baseret på et objektivt kriterie
- Sejlere med en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring baseret på ansvar efter Culpa retspraksis
- Sejlere der ikke har nogen ansvarsforsikring

Danske Tursejlere finder, at denne tre deling vil give anledning til stor forvirring blandt mange sejlere, blandt havnemyndigheder og andre brugere af søterritoriet.

Herudover vil der fortsat være en fjerde gruppe af kriminelle personer, der ikke har tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring. Hvem skal dække skader i disse situationer? Ved kriminelle ansvarsskader efter færdselslovens bestemmelser eksisterer, der en ”vejfond” som dækker skadelidte i disse situationer. En sådan model for sejlere er ikke omfattet af lovforslaget.

Derfor er det Danske Tursejleres opfattelse, at det fremlagte lovforslag i høj grad tilgodeser kriminelle personers handlinger og beskytter ofrene på bekostning af alle andre lovlydige sejlere.

Samtidig får det fremsendte lovforslag store økonomiske konsekvenser for mange fritidssejlere. Umiddelbart vurderer vi, at en ansvarsforsikring som bygger på objektivt ansvar årligt vil koste minimum kr. 2.000,- for et fartøj, hvortil der kræves et speedbådskørekort og forsikringspræmien vil antagelig ligge markant højere for et fartøj, hvortil der kræves vandscooterbevis.

Men da det foreslåede produkt slet ikke tilbydes af forsikringsselskaberne p.t., hersker der naturligvis stor usikkerhed om fremtidige præmier.

Disse anslåede beløb skal sammenlignes med den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring, hvor præmien alt afhængig af forsikringsselskab ligge mellem kr. 85,- og 300,- når forsikringen tegnes som en gruppeordning.

Danske Tursejlere har godt 10.000 fritidssejlere som medlemmer. Ser vi på den demografiske fordeling af vore medlemmer efter fartøjstype vil det foreliggende lovforslag berøre ca. 3.500 af vore medlemmer og heraf er der ingen vandscootere.

Overfører vi disse fakta til resten af fritidssejlerne i Danmark vil det fremsendte lovforslag angiveligt medføre, at 30.000 – 40.000 fritidssejlere vil få en markant større udgift til ansvarsforsikring end det er tilfældet i dag.





Det fremsendte lovforslag medfører således en øget udgift til forsikring på minimum kr. 1.500,- for et fartøj og da vi vurderer, at lovforslaget omfatter 30.000 – 40.000 fartøjer betyder det en øget udgift til forsikringspræmier omkring 50. mio. kr.

Dette kan måske anspore fritidssejlere til at undvære en kaskoforsikring og dermed mister staten efterfølgende provenu fra statsafgiften på lystbådeforsikring.

Ligeledes vil mange af sejlklubbernes følgebåde som supporterer ungdomssejlads og andre vandsport baserede klubber blive ramt økonomisk af det fremsatte forslag. Ifølge vore oplysninger har vi ingen statistikker, der tilsiger at sådanne både ikke føres forsvarligt i dag.

Det er derfor vigtigt, at et nyt lovindgreb tager højde for disse udfordringer men alligevel sørger for, at der sikres en sikkerhedsmæssig og en økonomisk tryghed ved at færdes på søterritoriet.

Danske Tursejlere skal derfor fremsætte 2 alternativer forslag og vi står gerne til rådighed for en uddybning af disse.

## Alternativ 1:

**Danske Tursejlere anbefaler, at der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring for alle fartøjer baseret på den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring.**

Alle fartøjer definerer vi som fartøjer **med en længde over 4,5 meter eller med en motorkraft over 10 HK** uanset om det er motorbåde, trailerbåde, sejlbåde eller andet. Når vi medtager sejlbåde skyldes det, at vi over årene har set mange ansvars skader, hvor også sejlbåde er involveret - både med person- og tingskader til følge.

Trækker vi en parallel til den tragiske ulykke i Københavns Havn i maj 2017 vil der efter vores opfattelse også være tale om en handling, hvor der er udvist både simpel og grov uagtsomhed samt forsætlig adfærd, hvilket efter Culpa retspraksis også vil være ansvarspådragende således de skadelidte ville have fået erstatning efter reglerne for den ikke-lovpligtige ansvarsforsikring forudsat, at sejladsen var foregået på et tilladt område samt at føreren af vandscooteren havde haft sit kompetencebevis (speedbådskørekort)

Den foreslåede forsikringsmodel baseret på den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikringsmodel har været tilstrækkelig gennem mange år og sejlerne, havnemyndigheder m. fl. har haft fuld tryghed til denne model. Samtidig indebærer modellen, at denne forsikringstype normalt kan tegnes til en acceptabel præmie.

## Alternativ 2:

Ønsker myndighederne er kraftig skærpelse af reglerne for vandscootersejlads kunne man forestille sig **en model, hvor den objektive ansvarsforsikring efter de foreslåede kriterier udelukkende tegnes for førere, der har erhvervet et vandscooterbevis.**



**Dette bør så efter Danske Tursejleres anbefaling kombineres med et lovforslag, hvor alle andre skal tegne den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring, som beskrevet i alternativ 1.**

Denne model vil i vores optik også give stor mening samt hente anerkendelse og forståelse blandt de fleste brugere af søterritoriet.

## **Overgangsordning**

Det fremsendte lovforslag er til ikrafttræden den 1. marts 2018.

Alle Danske Tursejleres godt 10.000 medlemmer har tegnet en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring som følger kalenderåret – dvs. 1. januar – 31. december.

Forsikringen er tegnet gennem Lloyds i London og administreres af Danske Tursejlere. Opkrævninger for forsikringspræmien for 2018 er genereret og sidste betalingsdato er 31. december 2017 således forsikringspræmien er betalt når forsikringsperioden starter.

**Det fremsendte lovforslag vil derfor i dets nuværende form få store konsekvenser for Danske Tursejlere og organisationens medlemmer, hvorfor vi foreslår en overgangsordning.**

## **Øvrige bemærkninger**

Endvidere anføres det i lovforslagets § 156 stk. 3, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, herunder krav til den nærmere udformning og udstedelse af det i stk. 2 nævnte certifikat.

Danske Tursejlere skal opfordre til, at der ikke indføres nye bureaukratiske regler og certifikater idet en simpel kvittering for betalt præmie bør være tilstrækkeligt.

## **Ad 2. Konfiskation af fartøjer i forbindelse med dom for vanvidssejlads**

Danske Tursejlere har ingen kommentarer til dette lovforslag og finder tiltaget godt

## **Ad 3. Nedsættelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer**

Danske Tursejlere har ingen kommentarer til dette lovforslag og finder tiltaget godt.

Med sejlerhilsen

Leif Nielsen





Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering Og Jura  
Carl Jakobsens vej 31  
2500 Valby

Att.: Birgit Gilland

Nyborg den 12. december 2017.

## **Appendix til Danske Tursejleres**

høringssvar til udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven

---

Danske Tursejlere indsendte høringssvar til ovennævnte lovforslag den 24. november 2017.

Efterfølgende er der to udfordringer der har vakt vores interesse så derfor dette appendix som omhandler disse og som vi håber Søfartsstyrelsen vil inddrage i det nuværende lovforarbejde.

### **1 Ansvarsforsikring for alle fartøjer**

Det nuværende lovforslag omhandler indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring for ejere af fartøjer, hvortil der kræves et kompetencebevis: vandscooterbevis eller speedbådsbevis.

Danske Tursejlere anbefalede i vort tidligere høringssvar, at der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring for alle fartøjer baseret på den nuværende ikke-lovpligtige ansvarsforsikring.

Danske Tursejlere vurderer, at der findes mellem 150.000 og 180.000 aktive fartøjer med en længde på over 4 meter.

Vi vurderer, at ca. ½ delen af disse fartøjer allerede har en ikke-lovpligtig ansvarsforsikring som baseres på culpa retspraksis.

Derfor anbefaler Danske Tursejlere fortsat denne model som fremadrettet bør omfatte alle fartøjer (sejlbåde, planende motorbåde og displacement motorbåde) således der er ens regler for alle og hvor ansvarsforsikring baseres på culpa retspraksis.

Denne anbefaling understøttes også af vedlagte statistik over ansvars ulykker i perioden 2015 – 2017 blandt Danske Tursejleres' godt 10.000 medlemmer.

Af statistikken fremgår det, at halvdelen af de anmeldte ansvars ulykker sker med sejlbåde og den anden halvdel fordeler sig næsten ligeligt mellem planende motorbåde og displacement motorbåd.

Ca. 80 % af ulykkerne skyldes påsejling af faste genstande.

For vandscootere som kan betragtes som et høj hastigheds fartøj (og derfor bedre kan sidestilles med et motorkøretøj på landjorden) finder vi fortsat, at det er rimeligt med en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på objektivt ansvar.



Det ville dog være ønskværdigt om der samtidig blev etableret en form for en ”sejladsfond” i stil med ”vejfonden” og ”hundefonden”, som dækker skader i de tilfælde, hvor man ikke kan udpege en ansvarlig for ulykken.

## 2 Tvivlsspørgsmål om planende fartøjer

Speedbådsbekendtgørelsen beskriver i § 1 stk. 4 definitionen på et planende fartøj. I tvivlsspørgsmål afgør Søfartsstyrelsen om et fartøj er omfattet af denne bekendtgørelse.

Gennem flere år har politiet ført sager ved domstolene, hvor der ikke er opnået enighed om, hvornår det er en planende fartøj og hvor søfartsstyrelsen inddrages som rådgivende myndighed.

I det foreliggende udkast til lovtæst er det krævet om et speedbådskørekort, der er udslagsgivende for kravet om en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på objektivet ansvar.

Hvis dette krav fortolkes forskelligt blandt bådejerne risikerer vi skades situationer, hvor der skulle være tegnet en obligatorisk ansvarsforsikring uden at dette er sket.

En anden gruppe sejlere er dem, der har ”sprunget” et speedbådsbevis over og i stedet har uddannet sig frivilligt på et højere kompetenceniveau som f. eks. et duelighedsbevis eller et yachtskipper bevis og stadig sejler et fartøj under 15. meter. Skal disse sejlere nu kategoriseres som sejlere, der skal tegne en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på objektivet ansvar såfremt fartøjet opfylder kravene i speedbådsbekendtgørelse til et speedbådsbevis.

Derfor vores anbefaling om ens regler for alle fartøjer.

## Konklusion

Derfor anbefaler Danske Tursejlere fortsat, at der indføres en obligatorisk ansvarsforsikring baseret på culpa retspraksis for alle fartøjer (eksklusiv vandscootere)

Denne løsning vil give alle sejlere en større tryghed omkring ansvarsforsikring end det er tilfældet i dag og samtidig på et økonomisk rimeligt præmieniveau.

Danske Tursejlere deltager gerne i en dialog om at finde den optimale løsning.

Med sejlerhilsen

Leif Nielsen  
Danske Tursejlere

### Udvikling antal ansvars skader på bådtyper (blandt 10.000 DT medlemmer)

<b>Antal skader</b>	<b>2015</b>		<b>2016</b>		<b>2017</b> *ult. nov.	
	<b>skader</b>		<b>skader</b>		<b>skader</b>	
Sejlbåde	<b>21</b>		<b>19</b>		<b>20</b>	
Motorbåde, planende & halvplanende (Som ifølge lovforslaget fremadrettet kræver en ansvarsforsikring baseret på objektivi ansvar)	<b>12</b>		<b>12</b>		<b>11</b>	
Motorbåde, deplacement (ikke planende)	<b>7</b>		<b>10</b>		<b>8</b>	
Andet						
<b>Antal skader i alt</b>	<b>40</b>		<b>41</b>		<b>39</b>	

Danske Tursejlere har tegnet en kollektiv ansvarsforsikring fro alle medlemmer. De anmeldte ansvarsskader er primært påsejling eller kollision.

Ansvarsforsikringen er tegnet på de vilkår som i det fremlagte lovforslag betegnes som ikke-lovpligtig ansvar, hvor ansvarsgrundlaget baseres på culpa reglen og sølovens bestemmelser.

05.12.2017 Leif Nielsen, Danske Tursejlere



Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering Og Jura  
Carl Jakobsens vej 31  
2500 Valby

Att.: Birgit Gilland

Nyborg den 30. januar 2018.

## Appendix 2

### Ny tilgang til høringssvar til ”udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven”

Danske Tursejlere foreslås, at begreberne **personskade og tingskade** adskilles således det kommende lovforslag kunne udformes mere enkelt og forståeligt.

#### **Lovpligtig ansvar personskade forsikring:**

Forsikringen baseres på et objektivi ansvar grundlag.

Forsikringen skal tegnes af alle personer, der fører et fartøj / har ansvaret for et fartøj, der benytter søterritoriet.

#### **Lovpligtig ansvar tingskade forsikring:**

Forsikringen baseres (som i dag) på Culpa retspraksis og Sølovens bestemmelser.

Forsikringen tegnes for alle fartøjer, der benytter søterritoriet og hvor Søloven er gældende.

#### **Konklusion:**

En sådan opsplnitning i to forsikringstyper vil i vor optik give god mening idet løsningen understøtter de politiske intentioner omkring:

- Øget sikkerhed til søs
- Tilsikrer objektive personskade erstatninger
- Let forståelig løsning
- Stor opbakning i sejlerkredse
- Økonomisk acceptable forsikringspræmier

Definition: Ved fartøjer forstås alle former for fartøjer, der benytter søterritoriet.

Vi håber disse bemærkninger kan danne basis for en ekstra dimension ved udarbejdelsen af lovforslaget

Med sejlerhilsen

Leif Nielsen  
Danske Tursejlere

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Duelighedsklubben <admin@duelighed.dk>  
**Sendt:** 24. november 2017 04:53  
**Til:** Helle Düring; Birgit Gilland; Maritim regulering og jura  
**Emne:** Fwd: Høringssvar: udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Søfarsstyrelsen,

Chefkonsulent Birgit Gilland.

Skælskør den 27-10-2017.

Kære Birgit Gilland.

Høringssvar: Udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)

Tusinde tak fordi vi i Duelighedsklubben bliver hørt i denne sag.

Vi har følgende bemærkninger vedr. skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign.: Set i et sømandsfagligt perspektiv, og baseret på dokumenterede påstande i de igangværende retsforhandlinger, ville intet i de foreslåede regelændringer have forhindret "vanvidssejladsen" i Københavns Havn i foråret.

Når dette er sagt, hilser vi de nye regler velkommen, idet disse i vores optik vil styrke retsbevidstheden blandt borgerne, og dette i sig selv berettiger ændringerne i regelsættet. Dertil kommer, at vi med erfaringerne fra færdselsloven som grundlag, anser lovforslaget som absolut solidt.

Glade sejlerhilsner :-)

DUELIGHEDSKLUBBEN

Benjamin Kristensen, bestyrelsesformand,

Gerdrupvej 150, 4230 Skælskør.

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Finanstilsynet - Ministerbetjening <ministerbetjening@ftnet.dk>  
**Sendt:** 1. november 2017 09:40  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Ministerbetjening (FT)  
**Emne:** SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Finanstilsynet har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Belal Yassin**

Specialkonsulent, cand.jur.  
Juridisk Kontor



Århusgade 110, 2100 København Ø  
Tlf.: +45 33 55 82 82 / Fax: +45 33 55 82 00  
Direkte tlf.: +45 41 93 35 54  
<mailto:bva@ftnet.dk>  
[www.finanstilsynet.dk](http://www.finanstilsynet.dk)

---

**Fra:** SEKO5-Postkasse  
**Sendt:** 30. oktober 2017 08:27  
**Til:** Ministerbetjening (FT) <[Ministerbetjening@FTNET.DK](mailto:Ministerbetjening@FTNET.DK)>  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Tvf.

Hilsen Mia

---

**Fra:** Lone Madsby (FT) **På vegne af** Finanstilsynets officielle postkasse (FT)  
**Sendt:** 27. oktober 2017 14:54  
**Til:** SEKO5-Postkasse <[SEKO5-Postkasse@FTNET.DK](mailto:SEKO5-Postkasse@FTNET.DK)>  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]  
**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43  
**Cc:** Birgit Gilland <[big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)>  
**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til

## Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)

  
**SØFARTSSTYRELSEN**  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Helle Düring  
**Sendt:** 30. oktober 2017 13:00  
**Til:** Birgit Gilland  
**Emne:** VS: Birgit - SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)

  
SØFARTSSTYRELSEN  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

---

**Fra:** Flemming Nygaard Christensen [<mailto:flemming@f-a.dk>]

**Sendt:** 30. oktober 2017 08:46

**Til:** Helle Düring

**Emne:** Birgit - SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Kære Helle.

Efter en gennemgang af fremsendte, har jeg ingen kommentarer.

Med venlig hilsen  
Direktør  
**Flemming Nygaard Christensen**

  
FISKERIETS  
ARBEJDSMILJØRÅD

**Auktionsgade 1b**  
**6700 Esbjerg, Denmark**

Telefon: +45 75 18 05 66  
Direkte: +45 75 11 93 12  
Mobil: +45 51 52 77 66  
Mail: [flemming@f-a.dk](mailto:flemming@f-a.dk)  
Web: [www.f-a.dk](http://www.f-a.dk)





Fiskeriets Arbejdsmiljøtjenestes kvalitetsledelsessystem er certificerede i henhold til DS/EN ISO 9001:2008. Alle konsulent ydelser og produkter er omfattet herom.

---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]

**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43

**Cc:** Birgit Gilland

**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)



Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Halla Djurhuus <Halla.Djurhuus@fisk.fo>  
**Sendt:** 22. november 2017 17:20  
**Til:** Birgit Gilland; Maritim regulering og jura  
**Cc:** Rigsombuddet  
**Emne:** SV: Høring hos UVMR og FISK - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer). (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 71)

**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Fuldført

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Fiskimálaráðið har ikke bemærkninger til udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven.

Vinarliga / Kind regards

Halla Djurhuus  
Løgfrøðingur

Fiskimálaráðið / Ministry of Fisheries  
Yviri við Strond 15 • P.O. Box 347 • FO-110 Tórshavn • Faroe Islands  
Tel. (+298) 55 32 61 • Fax (+298) 35 30 35 • [Halla.Djurhuus@fisk.fo](mailto:Halla.Djurhuus@fisk.fo) • [www.fisk.fo](http://www.fisk.fo)

---

**Fra:** Rigsombuddet [<mailto:ro@fo.stm.dk>]  
**Sendt:** 31. oktober 2017 08:39  
**Til:** VMR-Journal <[uvmr-journal@uvmr.fo](mailto:uvmr-journal@uvmr.fo)>; Fiskimálaráðið Journal <[fisk@fisk.fo](mailto:fisk@fisk.fo)>  
**Emne:** Høring hos UVMR og FISK - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer). (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 71)

Til Uttanríkis- og Vinnumálaráðið og Fiskimálaráðið

På vegne af Søfartsstyrelsen fremsendes i høring lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven. Bemærk, at dele af lovmaterialet kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne.

Søfartsstyrelsen har sat høringsfristen til at være senest **24. november 2017 kl. 11**

Eventuelle hørings svar bedes sendt med mail til [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk), [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) med kopi til Rigsombuddet på [ro@fo.stm.dk](mailto:ro@fo.stm.dk)

Med venlig hilsen



John Johannessen  
Administrativ kontorleder  
Postboks 12  
FO-110 Tórshavn  
Tel: +298 201200  
Fax: +298 201220  
E-mail (journal): [ro@fo.stm.dk](mailto:ro@fo.stm.dk)

**Til:**  
**Cc:** Birgit Gilland ([big@dma.dk](mailto:big@dma.dk))  
**Fra:** Helle Düring ([HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk))  
**Titel:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).  
**Sendt:** 27-10-2017 14:43:23

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)

  
**SØFARTSSTYRELSEN**  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Birgit Gilland  
**Sendt:** 22. november 2017 16:35  
**Til:** Sofie Eistorp Jørgensen; Nanna Elm Bille Adamsen  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**Opfølgningsflag:** Flag for follow up  
**Flagstatus:** Fuldført

**Fra:** Helen Amundsen [<mailto:ha@fbr.dk>]  
**Sendt:** 22. november 2017 16:28  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura; Vagn Jelsø; Pia Saxild; Asta Ostrowski; Helen Amundsen  
**Emne:** SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Søfartsstyrelsens brev af 27. oktober 2017, j.nr. 2017031864 vedr. høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer) og har følgende bemærkninger. Forbrugerrådet Tænk støtter, at der sker en opstramning af reglerne. Vi har ingen yderligere kommentarer til lovudkastet.

Med venlig hilsen

**Vagn Jelsø**  
Vicedirektør / Deputy Executive Director

**Helen Amundsen**  
Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser

T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / [taenk.dk](http://taenk.dk)

T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet**  
**Tænk**  
Danish Consumer Council

---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]  
**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43  
**Cc:** Birgit Gilland  
**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)



Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

**Søfartsstyrelsen****Hørings svar til udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)**

Forsikring & Pension vil gerne takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslaget om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign.).

Forsikring & Pension støtter op om forslaget om en lovpligtig ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere o.l., da disse fartøjer - blandt andet pga. deres høje fart - udgør en øget risiko på vandet. Vi kender allerede den lovpligtige ansvarsforsikring på motorkøretøjer, der sikrer de skadelidte erstatning i tilfælde af uheld på vejene. Vi mener derfor, det er naturligt at sikre borgerne den samme tryghed, når de færdes på vandet.

Forsikring & Pension mener, det er helt rigtigt at lade alle typer af hurtige og planende motordrevne fartøjer omfatte af forslaget. For det første for at have en klar afgrænsning, så der ikke kan opstå tvivl om, om et fartøj er omfattet af forsikringspligten eller ej, og for det andet for at afdække hele risikoen ved hurtigtgående fartøjer på vandet og ikke kun for særlige fartøjer.

Forsikring & Pension mener også, det er vigtigt, at der sker en registrering af de forsikrede fartøjer i et centralt register. Dette vil gøre det muligt for myndigheder at slå ejeren af et fartøj op, ligesom det vil give forsikringsselskaberne mulighed for at give meddelelse om ophør af forsikring, f.eks. ved misligholdelse. Dette vil også gøre muligheden for konfiskation af speedbåde, vandscootere o.l. nemmere at effektuere.

Forsikring & Pension har ud over de generelle bemærkninger en række konkrete forslag og spørgsmål til forslaget:

**Forsikringspligten bør påhvile ejer eller bruger af fartøjet**

I forslagets § 2, nr. 4 foreslås det, at ejere af fartøjer, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal have en forsikring til dækning af ansvar. Forsikring & Pension foreslår, at også en bruger, der benytter fartøjet eller lader det benytte, bliver

24.11.2017

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf.: 41 91 91 91  
Fax: 41 91 91 92  
fp@forsikringogpension.dk  
www.forsikringogpension.dk

Marlene Lisa Eriksen  
Konsulent, cand. jur.  
Dir. 41919148  
mle@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2010-00165  
DokID 349856

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. (Et lignende ansvar kendes fra færdselsloven § 106, stk. 1-2).

### **Typen af uheld, der er omfattet**

Det fremgår ikke af bemærkningerne til forslaget, at der særskilt er taget stilling til typer af uheld, der skal være omfattet. Hvis man kigger på færdselslovens § 101 er ansvarsgrundlaget her afgrænset til uheld, hvor fartøjet har været i brug.

Uden en lignende afgrænsning i søloven, vil der være risiko for at hæfte på objektivet grundlag for eksempelvis hændelser, hvor fartøjet falder af en trailer eller falder ned fra et opbevaringsstillads eller lignende, hvilket ikke anses at være en del af formålet med forslaget.

Forsikring & Pension foreslår, at der indsættes en afgrænsning af ansvarsgrundlaget i søloven, der ligner afgrænsningen i færdselslovens § 101 (for så vidt angår objektivet ansvar) og § 102 (for så vidt angår culpa-ansvar).

### **Kontraheringspligt**

Det fremgår ikke af forslaget, om der vil være kontraheringspligt for forsikrings-selskaberne for den lovpligtige ansvarsforsikring. En kontraheringspligt, hvorefter forsikringsselskabet er forpligtet til at tegne ansvarsforsikring for enhver forsikringspligtig, der vil underkaste sig selskabets forsikringsvilkår, kendes bl.a. fra motoransvar (Bekendtgørelse 2007-06-06 nr. 579 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. § 1) og hundean-svar.

Det bør afklares og fremgå af bemærkningerne til forslaget, om forsikringsselskaberne har kontraheringspligt for den lovpligtige ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere o.l.

### **Forsikringsselskabets direkte hæftelse over for skadelidte samt adgang til regres**

Det fremgår ikke af forslaget, at forsikringsselskabet hæfter direkte over for en skadelidt. Dette betyder, at forsikringsselskabet først hæfter over for en skadelidt, når forsikringstageren har erkendt sin erstatningspligt og skadens størrelse, jf. forsikringsaftaleloven § 95.

Forsikring & Pension foreslår, at der i søloven indføres hæftelsesregler som dem, der findes i færdselsloven § 108, stk. 1, hvor forsikringsselskabet hæfter direkte over for skadelidte.

Desuden er det i forslaget uklart, om forsikringsselskabet har regresret over for forsikringstageren, når denne har forvoldt en skade – og i hvilket omfang. Forsikring & Pension foreslår derfor, at det præciseres, at forsikringsselskaberne i deres forsikringsvilkår kan aftale, at der er regresret mod den skadevoldende forsikringstager. (Regresretten kan evt. begrænses til skader, der er forvoldt ved uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed i lighed med bestemmelsen i færdselsloven § 108, stk. 2).

## Garantiordning

Forsikring & Pension foreslår, at der allerede fra lovens ikrafttrædelse oprettes en garantiordning for uforsikrede og ukendte speedbåde, vandscootere o.l.

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2010-00165

DokID 349856

Det fremgår flere steder af bemærkningerne, at det er afgørende, at skadelidte reelt har mulighed for at opnå en erstatning. På trods af dette, er der ikke taget stilling til spørgsmålet om, hvordan skadelidte er stillet i tilfælde af skader forårsaget af en uforsikret eller ukendt skadevolder. Er skadelidte 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.

Forsikring & Pension peger på, at en garantiordning for uforsikrede og ukendte speedbåde, vandscootere o.l. kan varetages af DFIM (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), der – ud over at varetage garantiordningen for uforsikrede og ukendte biler – også varetager garantiordningerne i FAH/FUH (Garantifond for uforsikrede og ukendte hunde/Garantifond for uforsikrede og ukendte heste).

Det er i den forbindelse også vigtigt at lade finansieringen af garantiordningen følge de øvrige garantiordninger, dvs., at de forsikringsselskaber, der sælger de pågældende forsikringer, hæfter for ordningens udgifter.

## Erstatningssummerne

Derudover bør der korrigeres lidt i forhold til summerne, der bliver reguleret, så de i 2018 udgør 121 millioner kr. for personskade og 24 millioner kr. for tingskade.

Med venlig hilsen

Marlene Lisa Eriksen



Søfartsstyrelsen  
Maritim regulering og jura  
Carl Jacobsens vej 31  
2100 København Ø.  
Att. Birgit Gilland  
E-mail: [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) og [mri@dma.dk](mailto:mri@dma.dk)

24. november 2017

**Høring vedr. udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven  
(skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer)**

Friluftsrådet har indledningsvis været i dialog med Søfartsstyrelsen om høringerne vedr. lov om sikkerhed til søs og søloven samt tre bekendtgørelser om bevis- og prøvekrav til vandscooterførere mv. I ingen af tilfældene indgik Friluftsrådet på høringslisten, hvilket vi ved direkte kontakt har fået oplyst er en fejl.

Friluftsrådet har følgende kommentarer til lov om sikkerhed til søs og søloven:

Friluftsrådet bakker op om indførelse af ansvarsforsikring for ejere af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvor der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand.

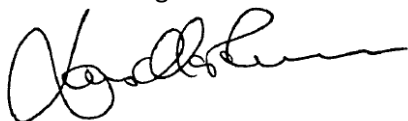
Friluftsrådet forholder sig ikke til, hvorvidt ansvaret i forsikringen skal være objektivt eller efter culpa retspraksis. For Friluftsrådet er det væsentligste, at der i forbindelse med en ulykke der involverer vandscootere, speedbåde eller lignende fartøjer, kan pålægges et ansvar hos skadeforvolder, der med bestemmelsen om en lovpligtig ansvarsforsikring, sikrer, at skadeslidte kan få erstatning.

Friluftsrådet vil gerne henstille til, at der med udstedelsen af de nærmere regler for forsikringsordningen tages hensyn til, at det nye krav om ansvarsforsikring ikke udgør en økonomisk barriere for sejlads med speedbåde og vandscootere, som begge er attraktive friluftaktiviteter.

Friluftsrådet bakker også op om mulighed for konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer bl.a. i forbindelse med dom for såkaldt vanvidssejlads. Friluftsrådet forholder sig ikke til nedsættelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer.

Friluftsrådet håber, at de skærpede regler vil øge sikkerheden for de mange forskellige friluftsudøvere på vandet herunder og i særdeleshed de mere sårbare typer som kajaker, robåde, kanoer og mindre sejlbåde.

Med venlig hilsen



Lars Mortensen  
Formand

Indledningsvist vil jeg gerne fremhæve at Jetski.dk er dybt berørt af den forfærdelige ulykke der skete i Københavns havn. Det var et fuldstændig vanvittigt scenarie der udspillede sig og med et katastrofalt udfald til følge.

Vi er også meget berørt af den umiddelbare reaktion der efterfølgende har været overfor de estimerede (skøn) 8-10.000 Jetski/vandscooter sejlere i Danmark, med en generaliserende tilkendegivelse af at det er majoriteten af disse der er "havets bøller", hvilket jo selv sagt ikke er tilfældet.

Vi har i 27 år arbejdet med denne type jet fremdrevne fartøjer. Os bekendt er det det første dødsfald der har været i alle disse år, hvor en Jetski/vandscooter har været det afgørende element.

Trods det er det første dødsfald i alle disse år, vælger politikere og myndigheder at agere og varsle med lovændringer som var det noget der var sket ofte.

Jævnligt hører man om ulykker i trafikken, hvor motorcykler er impliceret og desværre ofte med dødsfald til følge, – men hver gang en person mister livet på motorcykel i trafikken, endda hvor der har været tale om tåbelig og farlig kørsel, hører man ikke politikerne varsle lovændringer på dette område?

For os virker det som om at der måske handles mere med følelser end reel fakta baseret viden og rettidig omhu, med dette ønske om tilføjelse af separat bevis for vandscooter sejlads.

Jetski.dk har gennem mange år haft et brændende ønske om at komme de estimerede 1-3 procent af de jetski/vandscooter sejlede mennesker der tilsyneladende er uden for pædagogisk rækkevidde til livs. Som udgangspunkt er der ofte tale om unge og utilpassede mennesker og endda ofte med en

Kriminel baggrund. Personer der ikke har den store og endda ofte slet ingen respekt for ordensmagten, autoriteter og ikke mindst andre menneskers velbefindende (denne type mennesker findes som bekendt, indenfor de fleste områder).

1-3 procent (estimeret) er ikke mange mennesker ud af måske op mod 8-10.000 sejlere der nyder livet på en jetski/vandscooter i det danske farvand. Men ikke desto mindre er det de få procent, som politikerne i denne sag vælger at agere ud fra, som et generelt billede af hvem det er der sejler

Jetski/vandscooter. Og endda vælger at gå så drastisk til værktøj, at man vil ændre lovgivning på området herfor.

End ikke har politikerne og myndighederne spurgt os Jetski.dk som en af de to største og toneangivne aktører på det danske marked, om vores viden og erfaring på området. Viden deling er essentielt på sådan et område her, specielt når man ønsker at tage så drastiske midler i brug som det er at gå ind og ændre lovgivning.

Vi er rystede over at man vælger at lade de estimerede 1 – 3 procent danne præcedens og indføre lovgivning, som generaliserer og får en reel indvirkning for de resterende 8-10.000 jetski/vandscooter sejlere, som rent faktisk opfører sig fornuftigt og med respekt for sine medmennesker og omgivelser.

Havde myndighederne nu spurgt os, hvem vores typiske kunde var. Så kunne vi oplyse at det er familiefædre og mødre med en gennemsnits alder typisk omkring 45 til 65 år og her taler vi ca. 85 % af vores salg af fartøjer. Og man skal nok ikke tænke meget over det, før man godt kan se at det jo meget sandsynligt ikke er dette segment der er uden for pædagogisk rækkevidde. Men det virker som om at politikere og myndigheder tror at der primært er tale om 18-25 årige kriminelle, der alle ræser rundt ulovlige steder og er til fare for sine omgivelser. Men det kan vi mane til jorden, - for det er ikke tilfældet. Og netop derfor det hele virker så umådeligt ikke gennemtænkt fra myndighedernes side, at man mener der er et generelt problem.

Der vil altid (også i trafikken på motorcykel og i bil) være personer der ødelægger det for dem der er ordentlige mennesker. Og desværre ligger man ikke mærke til og tænker over dem der kørte fornuftigt på sin motorcykel eller i sin bil. Nej det er KUN ham tåben som er til fare for sine omgivelser, som alle ligger mærke til, – og netop samme er gældende for Jetski/vandscootere.

Så spørgsmålet er om der skal gøres noget og i så fald, hvad vil have en præventiv virkning/effekt?

Jetski.dk har i mange år stillet spørgsmål overfor myndigheder, hvordan det kan være at man ikke har nummerplade på alle fartøjer til søs. Det være sig sejlbåde, motorbåde herunder speedbåde såvel som Jetski/vandscootere. Det har man i resten af Europa, hvorfor så ikke i Danmark? Hertil har svarene blandt andet lydt, at det er et omfattende stykke arbejde og yderst økonomisk krævende. Det er ikke korrekt vil Jetski.dk postulere. Det er så utroligt nemt og IKKE omkostningstungt at indføre. Man kan blot påsætte sit sejlbevis/kørekort nummer med 10 cm høje bogstaver på sit fartøj. Har man to fartøjer da med -2 efter speedbåds-certifikats nummer. Det kræver sjovt nok ingen som i absolut ingen administration – blot at det lovgives.

- Og hvad vil vi så få ud af det? Ganske enkelt vil det meget vel få 1-2 procent af de 1-3 procent der er uden for pædagogisk rækkevidde til at tænke sig om en ekstra gang, næste gang personen/føreren af et fartøj (tåben om man vil) syntes det kunne være sjovt at sejle farlig sejlads, hvor man er til fare for sine omgivelser. Den viden om at alle har en mobil telefon med video kamera indbygget og derved hurtigt kan overdrage denne til analysering hos politiet, vil helt sikker have en præventiv effekt/virkning. Og det er jo netop dem som man ønsker at få ramt på og få stoppet! Det er vel ikke de estimerede 8-10.000 Hr. og Fru. Danmark Jetski/vandscootere sejlere der nyder livet i respekt for sine omgivelser på søen, som er hensigten at ramme? Eller er Frank Jensen fuldstændig ligeglad med alle disse danske borgere der opfører sig ordentligt?
- Endvidere har Jetski.dk i mange år, også været stor fortaler for lovpligtig ansvarsforsikring på alle fartøjer på søen. Ikke blot Jetski/vandscootere men også motorbåde og da i samme ombæring sejlbåde ligeså. (Kan se I ikke har medtaget sejlbåde, - hvilket er os særdeles uforstående! Kan de ikke gøre skade på nogen? Eller rive sig løs i havne og skade andre fartøjer?).

Begge ovennævnte punkter var vi i samtlige medier og proklamere efter ulykken, direkte TV nyheder på TV2 og DR og stort set alle skrevne aviser og online ligeså, så den del bakker vi naturligvis 100 % op omkring.

Men at mene der skal en sekundær/ekstra kørekort/certifikat til for at måtte føre en Jetski/vandscooter lovligt, er simpelthen ikke blot at skyde langt over målet, – men decideret at skyde fuldstændig ved siden af. Et hvert fartøj såvel som køretøj er et våben, og er en så populært omtalt ”dødsmaskine” i de forkerte eller ikke kyndige hænder. Det være sig en rendegraver, en motorbåd, en motorcykel, en mejetærsker og ja, naturligvis også gældende for en Jetski/vandscooter. Men lad os forholde os til det faktuelle, og derved det som netop skulle være grundlaget for, at det skulle kræve en ekstra kompetence, i forhold til sejlads med en speedbåd, at kunne manøvrere et jetcendrevet fartøj som i dette tilfælde er en Jetski/vandscooter. Nu har Jeg (Jon Floris) sejlet i alle disse år, og jeg har både haft flere sejlbåde, speedbåde, store motorbåde, Jetbåde og Jetski/vandscootere, så jeg føler mig temmelig habil i alle typer fartøjer på søen/havet, og jeg vil rigtig gerne høre fra jer eksperter på området, hvori forskellen ligger i/på en Jetski/vandscooter og en speedbåd på de elementære områder, som kan omhandle: Slipper du gassen på eksempelvis en speedbåd med 10 hk eller 300 hk påhængsmotor uanset antal hk motorstørrelse og slipper du gassen på en vandscooter – så mister du typisk samme omfang af evne til at manøvrere – på begge typer fartøjet. De begge har en naturlig nedbremsningstid via friktion i/på vandet. De kan begge sejle stærkt. Rammes du af skroget fra dem begge, kan det forvolde enorm skade på mennesker/legeme og genstand. Rent faktisk så er der en skrue i vandet på en påhængsmotor der kan forvolde uhyggelig flænsende skade på mennesker og liv ved kontakt, hvilket der ikke er på en Jetski/vandscooter da der er tale om turbine fremdrift, og hertil kommer evnen til at manøvrer hurtigere ved fremdrift på en Jetski/vandscooter ved evt. fare forud og derved hurtigt kan dreje fra (jetcendrev drejer simpelt hen væsentligt bedre end en båd/fartøj med eks. påhængsmotor). Så skal vi skære helt ind til benet, så er der intet som i absolut intet grundlag for at man bør indføre ekstra ”køreprøve” for vandscootere.

Havde det da så et reelt grundlag, så ville vi naturligvis bakke 100 % op herom, da vi har en selv sagt meget stor interesse som kommerciel aktør, i at der sker mindst mulige ulykker på vandet, hvor Jetski/vandscooter er impliceret. Men det er allerede utrolig sjældent, at uheld sker med disse fartøjer impliceret.

Det vi skal fokusere på, er at få stoppet de tåber der sejler såkaldt ”vanvidssejls” . Disse såvel som ”vanvidstrafikanter” på vejen, kommer vi nok aldrig helt til livs, men vi kan med nummerplade på fartøjerne få de 1 til 3 procent ned til måske 1 -2 procent.

Så hold nu fokus på manden og ikke bolden. (er bevidst om den omvendte formulering).

Flere af de store aktører der afholder speedbådskurser for erhvervelse af certifikater, var også ude og udtale ved TV interviews efter ulykken, at de mener ikke og kunne ikke se, hvori berettelsen lå i at der skulle en yderligere prøve til for at måtte føre en Jetski/vandscooter.

Ydermere vil vi gerne høre hvad I har tænkt jer at gøre for alle de store og almindelige fartøjer/både som har jet fremdrift? Skal de også have en tilføjelse til deres prøve? Nej vel.

Med venlig hilsen

Jon Floris

Mail [jon@jetski.dk](mailto:jon@jetski.dk)

Jetski.dk ApS ®

Stenildhøjddalen 27

DK – 9600 Aars

Tlf. +45 21 79 99 40

[info@jetski.dk](mailto:info@jetski.dk)

[www.jetski.dk](http://www.jetski.dk)



# Høring vedr. sikkerhed til søs

Sagsnr. 2017031864

Obligatorisk ansvarsforsikring er fornuftigt. Vigtigt er det dog at forsikringspræmien afspejler skades historikken jf. nedenfor. Forsikringspræmien bør derfor ligge på et fornuftigt niveau, således at forsikringen ikke blot fravælges pga. prisen. I Spanien koster en ansvarsforsikring med samme vilkår til sammenligning €250-300 og ansvarsforsikring er lovpligtig på ALLE både.

<http://minbaad.dk/nyhed/archive/2017/16/november/article/ansvarsforsikringer-paa-speedbaade-kan-stige-til-det-tredobbelte/>

Jet-Trade har solgt jetski og vandscootere i mere end 30 år og antallet af ulykker med disse fartøjer er få. Omkomne i forbindelse med fritidssejlad i Danmark fra 2009-2016 er ifølge Søsportens sikkerhedsråd 117 mennesker. Heraf var ingen af dem vandscootersejlere.

Forsikringsbranchens foreløbige udmeldinger/bekymring bl.a. i ovenstående artikel er ubegrundet. Obligatorisk ansvarsforsikring bør gælde for alle fritidssejlere og ikke kun en lille gruppe af disse.

## **CE-godkendelse / CoC**

Opmærksomheden bør henledes på CE-godkendelserne på bådene, idet det er et krav for forsikringsdækningen på ansvarsforsikringerne. Vores erfaring viser os, at mange både i dag ikke har de krævede CE-godkendelser, hvorfor der på disse ikke kan tegnes obligatorisk ansvarsforsikring med mindre disse opnår en CE-godkendelse. Forsikringsselskaberne bør derfor sørge for at tjekke dette ved tegning af forsikringerne. Vores erfaring viser at forsikringsbranchen tegner forsikringer på trods af manglende CE-godkendelser på bådene.

På vandscootere gælder krav om CE-godkendelse fra 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. Det er op til ejeren at fremskaffe denne dokumentation.

Venlig hilsen

Jet-Trade  
70 200 606

Importør for Sea-Doo & Can-am Danmark  
Siden 1986

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Johanne Vestergaard Oggesen (KFST)  
**Sendt:** 23. november 2017 13:28  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** Høringssvar: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til Søfartsstyrelsens høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Med venlig hilsen

### Johanne Vestergaard Oggesen

Student  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/  
Danish Competition and Consumer Authority  
Direkte +45 4171 5150  
E-mail [jov@kfst.dk](mailto:jov@kfst.dk)



*Vi arbejder for velfungerende markeder.*

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Sofie Eistorp Jørgensen  
**Sendt:** 17. november 2017 13:35  
**Til:** Sofie Eistorp Jørgensen  
**Emne:** VS: Vedr. høring over udkast til lov om skærpede regler for sejllads med speedbåde, vandscootere og lign.

**Fra:** Nicklas Nielsen  
**Sendt:** 16. november 2017 08:29  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura; [info@jettradedepowersport.com](mailto:info@jettradedepowersport.com)  
**Emne:** Vedr. høring over udkast til lov om skærpede regler for sejllads med speedbåde, vandscootere og lign.

Kære Birgit Gilland,

Jeg skriver til dig, i forbindelse med det høringsbrev der er udsendt i forbindelse med forslag til lov ændring om skærpede regler for sejllads med speedbåde, vandscootere og lign.

Jeg skriver til dig, som frustreret vandscooter ejer. Jeg syntes at forslaget om et "vandscooter bevis", er et forsøg på at forbedre folks evner på en vandscooter til søs, som er ramt ved siden af målet. Et vandscooter bevis, er i mine øjne en gang varm luft på et stykke papir, da jeg ikke kan se hvordan man skulle kunne blive bedre til at sejle vandscooter, ved at til en prøve skulle kunne udvise tilstrækkelige evner til at føre en vandscooter på sikker vis - der forefindes et hav af forskellige vandscootere med en effekt range på 60Hk til de største på 310 HK, hvor af ikke én af dem er ens at sejle på. Derfor virker det for mig forkert, at man pålægger folk der sejler vandscooter at tage sådan et bevis, i stedet for måske at øge niveauet på speedbåds-certifikatet i stedet for. Speedbåds certifikatet er opreklameret, og flere udbydere af dette speedbåds-certifikat tilbyder endda beståelses garanti, hvordan pokker er det muligt?! Jeg tænker endvidere at dette forslag desværre ikke vil ramme dem som sejler for stækt og/eller hasarderet både på vandscooter eller i speedbåd, da disse efter min erfaring i forvejen er totalt ligeglade med love og regler og i forvejen sejler uden gyldigt bevis til deres fartøj (vandscooter)

Jeg syntes der imod, at det er rigtigt fornuftigt at der pålægges et krav om ansvars forsikring på både vandscootere og speedbåde, da dette i mine øjne altid har burdet været obligatorisk.

Til sidst vil jeg gerne have lov til at gøre opmærksom på de meget strikse begrænsninger der er for vandscootere - heraf vil jeg gerne have lov til at nævne forbuddet mod at sejle i diverse havne og især natura 2000 områderne. Dette er for mig set en kæmpe diskrimination at jeg ikke har lov til at sejle præcis samme sted, som store speedbåde godt må. Dette giver ingen mening for mig da speedbåde og vandscootere igennem de sidste mange år er blevet CE-godkendte på samme vilkår, og da slet ikke nu, hvor der lægges op til at speedbåde og vandscootere i endnu større grad skal stilles på lige fod, Jeg sammenligner det lidt med, at marguerit ruten blev lukket for cabriolet biler, mens den stadigvæk var åben for andre sportsvogne, busser og store forurenende lastbiler.

Ha' en dejlig dag

Med venlig hilsen  
Nicklas Lynge Nielsen



Justitsministeriet  
Forebyggelseskontoret

Dato: 24. november 2017 **POLITIOMRÅDET**

Journal nr.: 2017-9601-147 **National Beredskabsafdeling**

Sagsbehandler: BFA **Beredskabsfaglig Stab**

Telefon: 4515 3020

Telefax: 4515 0005

Mail: [nba@politi.dk](mailto:nba@politi.dk)

### **Høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven**

Justitsministeriet har ved e-mail af 30. oktober 2017 fremsendt en høring fra Søfartsstyrelsen over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Rigspolitiet har følgende bemærkninger:

Ifølge den ændrede formulering af § 156 skal ejere af fartøjer, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, have en ansvarsforsikring, og ejeren eller føreren skal være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der er tegnet forsikring for det fartøj som benyttes, foruden hvilken fartøjet ikke må benyttes.

Rigspolitiet bemærker hertil, at der på nuværende tidspunkt ikke findes 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. Det er derfor fortsat uafklaret, hvordan politiet effektivt skal håndhæve kravet om forsikring af vandscootere og speedbåde.

Hertil kommer, at det for så vidt angår speedbåde er muligt at skifte såvel skrog som motor, hvilket kan vanskeliggøre senere identifikation, idet det er uklart, om det er motornummer, skrognummer eller begge dele, der skal registreres. Rigspolitiet indgår gerne i en nærmere dialog om, hvilke oplysninger et kommende forsikringscertifikat bør indeholde.

I forhold til vandscootere kan det vise sig praktisk vanskeligt at kontrollere et forsikringscertifikat på vandet. Det er således ikke afklaret, om alle typer af vandscootere og jetski 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 nummer er placeret.

Side 2

Rigspolitiet skal endvidere henlede opmærksomheden på, at politiet i tilfælde, hvor en fører af et fartøj ikke ønsker at standse, har ringe muligheder for at identificere fartøjet, da der ikke på nuværende tidspunkt er fremsat forslag til krav om tydeligt identifikationsnummer eller lignende på vandscootere og speedbåde mv. 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. Der henvises i den forbindelse til drøftelsen mellem Justitsministeriet, Søfartsstyrelsen og Rigspolitiet om at indføre krav om, at speedbåde og vandscootere skal påføres et klistermærke eller lignende med et unikt identifikationsnummer – eksempelvis et forsikringsnummer. Dette vil lette politiets muligheder for at identificere og kontrollere de enkelte fartøjer.

Det fremgår af den ændrede formulering af § 156, at et fartøj uden gyldigt certifikat ikke må benyttes. Det bør i den forbindelse afklares, hvad politiet eller andre myndigheder skal foretage sig i tilfælde, hvor fartøjet, efter at være blevet kontrolleret, ikke må benyttes til videre sejlads. På baggrund af bestemmelsens ordlyd må det antages, at føreren ikke må sejle fartøjet videre. Det er derfor uklart, hvordan fartøjet og føreren af fartøjet skal komme i land.

I sager om motorkøretøjer vil et køretøj, der ikke er ansvarsforsikret, ikke få lov at køre videre, men vil på stedet få afmonteret nummerpladerne af politiet. I de fleste tilfælde, vil det være muligt at lade køretøjet stå, hvor det er bragt til standsning.

Idet det ikke på samme måde er muligt at efterlade et fartøj på vandet, bør det overvejes at fastsætte nærmere regler om, hvem der skal afholde udgifter til bugsering af fartøjer uden lovlig ansvarsforsikring ind til land, og om hvortil transport af det enkelte fartøj skal ske – eksempelvis til nærmeste havn. Rigspolitiet bidrager gerne til en nærmere dialog herom.

Med venlig hilsen

Karin Baunsgaard  
chefkonsulent



Justitsministeriet  
Forebyggelseskontoret

Dato: 16. januar 2018

POLITIOMRÅDET

Journal nr.: 2017-9601-147

National Beredskabsafdeling

Sagsbehandler: BFA

Beredskabsfaglig Stab

Telefon: 4515 3020

Telefax: 4515 0005

Mail: [nba@politi.dk](mailto:nba@politi.dk)

Ved e-mail af 9. januar 2018 har Justitsministeriet anmodet Rigspolitiet om at redegøre for, hvilke handlemuligheder politiet har i dag i tilfælde, hvor det i forbindelse med kontrol konstateres, at en fører af et fartøj på vandet ikke lovligt kan fortsætte med at sejle fra stedet.

Justitsministeriet har endvidere anmodet Rigspolitiet om at oplyse, om § 156 i lov om ændring af sikkerhed til søs og søloven bør omformuleres, hvordan bestemmelsen i givet fald bør formuleres, eller om det er mere hensigtsmæssigt at beskrive i forarbejderne, hvordan myndighederne bør forholde sig i en situation, hvor en fører af et fartøj ikke må sejle videre.

Rigspolitiet har, henset til den korte frist, foretaget telefonisk høring af Københavns Politi og Syd- og Sønderjyllands Politi. På baggrund heraf skal Rigspolitiet bemærke følgende:

Såfremt det i dag i forbindelse med en maritim kontrol konstateres, at en person ikke lovligt kan føre det standsede fartøj videre, vil politiet undersøge følgende muligheder:

- Er der andre ombord i det standsede fartøj, der lovligt vil kunne sejle det videre?
- Hvis ingen af de ombordværende i det standsede fartøj lovligt kan føre det videre, undersøges det, om det tilstedeværende politipersonale lovligt og forsvarligt vil kunne sejle fartøjet til nærmeste havn.
- I tilfælde, hvor politipersonalet ikke er i besiddelse af de fornødne førerbeviser/certifikater, kan politiet vælge at bugsere fartøjet til nærmeste havn eller søge bistand til bugseringen. I helt særlige tilfælde kan politiet på baggrund af en konkret vurdering, under henvisning til nødret, vælge selv at sejle fartøjet til nærmeste havn.

Det beror på en konkret vurdering, hvorvidt politipersonale lovligt og forsvarligt kan føre eller bugsere et givent fartøj til nærmeste havn, herunder en vurdering af forhold som certificering og fartøjets størrelse og kompleksitet.



Det vil med de nye regler tillige indgå som et væsentligt led i vurderingen, om det pågældende fartøj er forsikret i henhold til gældende lovgivning.

Side 2

Rigspolitiet skal bemærke, at politiets muligheder og forpligtelser i forbindelse med patruljering på vandet på nuværende tidspunkt ikke er særskilt reguleret. Henset til den øgede regulering på området, og dermed også større krav til politiets indsats, er det Rigspolitiets opfattelse, at de forhold, der relaterer sig direkte til politiets opgaver på vandet, bør reguleres nærmere.

Der bør i den forbindelse tages stilling til, hvordan politiet skal stilles forsikringsmæssigt. Med politiets forventede øgede aktivitet på vandet, vil der over tid opstå flere situationer, hvor politiet skal sejle/bugsere større og mindre fartøjer, herunder i farvande med meget skibstrafik, eksempelvis Øresund. Derved vil der også kunne opstå situationer, hvor der kan ske skader på meget dyre fartøjer i forbindelse med, at politiet sejler/bugserer disse.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at disse forhold mest hensigtsmæssigt bør indgå i bemærkningerne til lovforslaget.

Endvidere bør der efter Rigspolitiets opfattelse indføres en bestemmelse, der sikrer, at samtlige udgifter, der er forbundet med bugsering og eventuel afhentning og senere opbevaring af et fartøj, til fulde kan pålægges af ejeren af fartøjet.

Med venlig hilsen



Troels Jensen  
afdelingschef



## Birgit Gilland

---

**Fra:** Roald Poulsen <roald@dueholmegg.dk>  
**Sendt:** 29. november 2017 10:11  
**Til:** Birgit Gilland  
**Emne:** Udkast til lov om sikkerhed til søs

**AppServerName:** esdh-evm-sfs  
**DocumentID:** 2017031864-249  
**DocumentIsArchived:** -1

Hej,

Jeg ved godt at høringsfristen er overskredet og at jeg ikke er på listen over de høringsberettigede.

Men resultatet af blot at anvende skærpelsen direkte på de både som i forvejen er underlagt uddannelseskraft jævnfør speedbådsbekendtgørelsen er lidt uheldig.

Da vurdering af skrogtype er et tungt administrativt emne, kan jeg forstå på andre i søfartsstyrelsen at §1, stk. 4. i speedbådsbekendtgørelsen ikke længere benyttes men man henholder sig blot til længde og hk, fremfor at vurdere om et skrog er planende eller af displacement (ikke-planende) typen.

Dette er forståeligt nok, men resultatet bliver at en motorbåd som min, der er stor, tung og langsom (næsten tilsvarende sejlbåd) men med relativt mange hk, kræver speedbådsbevis selvom den ikke er i stand til at plane (tænk slæbebåd – mange hk men lav hastighed grundet vægt og udformning)

Men den lille lette RIB (gummibåd med hård fiberbund) jeg har hængende bagpå vejer under 100 kg og kan skyde en fart af små 25-30 knob med en enkelt mand ombord uden behov for speedbådsbevis eller forsikring for den sags skyld og med dårligere styreegenskaber end en vandscooter☺ Dette skyldes at det hk/længde forhold man benytter sig for at bestemme om der er uddannelseskraft for føre en given båd er en anelse mangelfuld.

Man burde i stedet kigge på bådens tophastighed.

Alternativt, hvis dette er for administrativt besværligt, burde hk/længde forhold have været erstattet af en formel som tager højde for bådens længde, antal hestekræfter, samt vægt fremfor ensporet at kigge på hk samt længde, hvis der skal være en saglig argumentation for at placere nogle både under skrapere lovgivning og ikke alle både (inkl. dem på sejl)

Visse sports katamaraner og trimaraner er også i stand til plane med op til 20+ knob. Herudover kan der også argumenteres for at enhver båd over eksempelvis 5 tons (sejl/motor) burde have en form for mere praktisk rettet uddannelseskraft end hvad der er i dag.

Til sidst, burde man overveje om kravet om objektive ansvar skulle have været placeret på alle både.

Med det nye forsikringskrav stiller man motorbådene væsentligt anderledes i den situation hvor mange (små) skader opstår – under langsom sejlads ved havnemanøvre.

Hvorfor skal sejlbådene kun være erstatningspligtige i denne situation, såfremt der er handlet uagtsomt?

Med venlig hilsen / kind regards

**Roald Poulsen**

*Mechanical Engineer, B. Eng. Intelligent Mechanics.  
IT Engineer, B. Eng. Embedded Systems.*

Dueholm Technology A/S

Mobil.: +45 42 42 42 92

Hovedgårdvej 7 – 8660 Skanderborg. Tlf.: +45 75 66 18 61

D U E H O L M



Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura  
Carl Jakobsens Vej 31  
2500 Valby  
Att.: Birgit Gilland

Ærø, den 23.11.2017

1/2

Søassurancen Danmarks høringssvar til udkast om ændring af lov om sikkerhed til søs og Søloven (skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign.).

Søassurancen Danmark har følgende kommentarer:

**Ændring i almindelige erstatningsprincipper:**

Det fremsatte forslag, om indførelse af objektivi ansvar, ændrer ensidigt fra dansk side på hovedreglen for ansvar (culpa) i dansk og international søfart — og man må, uanset hvor gode intentioner der ligger bag forslaget, henstille til, at man ikke handler i panik, men isolerer problemstillingen efter den faktiske verden vi lever i, også i vore farvande.

Vi er enige i at den katastrofale hændelse i Københavns havn i sommer var en helt utilgivelig hændelse, der falder ind under betegnelsen: vanvidssejlads.

Men – vanvidssejlads vil i sagens natur oftest foregå i områder, hvor sejlads med bådene er ulovlige og derfor være i strid med godt sømandskab og derfor være ansvarspådragende efter de hidtil gældende regler (culpa). Vi mener, det er uforholdsmæssigt at indføre en objektiv ansvarsregel for ejere af de omhandlede fartøjer og de dermed forbundne vanskeligheder, jfr. nedenfor. Vi mener målet med de foreslåede regler kan sikres ved, at pålægge ejere af de omhandlede både en almindelig lovpligtig ansvarsforsikring (for culpa) og vi mener, at man samtidig kan benytte lejligheden til at indføre en almindelig lovpligtig ansvarsforsikring for alle danske lystfartøjer.

Det handler vel mere om at sikre **alle** skadelidte økonomisk fra skadevoldende handlinger fra lystbåde end blot skader påført fra en særlig fartøjstype. Principielt burde udenlandske fritidsfartøjer der sejler i danske farvande pålægges en lovpligtig ansvarsforsikring.

**Lovpligtig ansvarsforsikring for vandscootere og lignende.**

Såfremt man **ikke** ønsker at indføre en generel lovpligtig ansvarsforsikring for alle fartøjer der sejler i danske farvande, må man sikre at gruppen af danske og udenlandske – hvor kravet vil være gældende - defineres anderledes, end det der lægges op til i forslaget.

Det kan ikke være fartøjer hvortil der kræves ”spedsbådcertifikatet” som ligger til grund – idet dette er et isoleret dansk krav, som ikke kan pålægges, de efterhånden mange udenlandske sejlede gæster vi har i Danmark. Det bør kunne specificeres ud fra nøjagtig hvilke typer fartøjer som man vil kunne stille kravet overfor.

### **Fastholdelse af kravet om lovpligtig forsikring kun til danske ejere/brugere og lejere.**

Såfremt man **ikke** ønsker at pålægge udenlandske gæstesejlere det lovpligtige krav, men kun til danske, bør man indføre et særligt krav til at enhver fører af fartøjer, hvor der er pålagt lovkrav til forsikring, gennemfører et bevis på færdigheder ved sejlads med disse særlige fartøjer – gennem udstedelse af en særlig vandscooter-tilladelse.

### **Forsikringsselskabernes normale undtagelser.**

Modsat, det foreslåede ved indførelse af det objektive ansvar, vil det nuværende ansvarsgrundlag indeholde skadesituationer hvor selskaberne kan afvise dækning. For at imødegå dette, for isoleret at beskytte de skaderamte, og isoleret til personskader, kunne der gennem forsikringsbranchen opbygges en eventuel fællespuljeordning, eller "sikre", at de selskaber som fremover ønsker at dække den isolerede risiko undtager de normale dækningsmæssige undtagelser.

### **Generel konklusion /indstilling**

Der er for Søassurancen Danmark magtpåliggende, at de nuværende erstatningsprincipper fastholdes. Vi er af den opfattelse, at vi også skal leve op til de forventninger som stilles til os i den igangværende problemstilling – som blev aktualiseret ved hændelsen i sommer. Og det vil vi gerne. Men man kan ikke mere eller mindre med et "pennestrøg", ændre de grundlæggende ansvarsprincipper både i danske og Internationale farvande. Det fremlagte forslag indeholder mange ubesvarede udfordringer som f.eks.: ingen stillingtagen til udenlandske ejere (herunder selskaber) – udlejning – leasing af udenlandske både der sejler i danske farvande – ingen harmoni med Søløvens sammenstødsregler, herunder sammenstød med udenlandsk skib/der synes at få fordel af de skærpede danske regler - surfere og kitesurfere er ikke medtaget – erhvervsmæssig brug der ikke er fritidssejlads – indgriben i eventuelle almindelige ansvarsforsikringer (privatansvar) for førere der kan blive mødt med et regreskrav fra et objektivt ansvar - etc.

### **Afsluttende bemærkninger.**

Søassurancen Danmark har nøje vurderet de praktiske konsekvenser af det fremlagte lovforslag. Ved indførelse af objektivt ansvar for "nogle" fritidssejlere, ville der opstå problemer for hvornår man hører under det ene eller det andet erstatningsprincip. I forslaget er det speedbåds-skørekortet der afgør hvilket ansvar der påhviler. Herved rammer man omkring 10% af alle fritidssejlere – dvs. 10% af alle får en væsentlig dyrere ansvarsforsikring, for der hersker ingen tvivl om, at det objektive ansvar med næsten ubegrænset dækningssum som fremlagt, bliver væsentlig dyrere at forsikre. Som konsekvens heraf må man forvente, at endnu flere fritidssejlere vil afstå tegning af kaskoforsikring end tilfældet er i dag – (pt. er der stadig alt for mange der fravælger) - idet kaskoforsikring, som bekendt, pålægges en årlig punktafgift til Staten på 1,34% af kaskoforsikringssummen. Herved mister Staten en del af disse indtægter. Endvidere vil der opstå problemer indenfor eksisterende kunder, der er dækket under det almindelige ansvar, hvis de ændrer motor etc. – og som konsekvens heraf, falder ind under kravet om speedbåds-skørekortet, uden at forsikringsselskabet er informeret om ændringen. For det forekommer – desværre – hvor vi ikke er informeret om dette. Hvis vi herefter skal gardere sådanne "huller" altså, sikre skadelidte mod sådanne situationer, så skal de almindelige ansvarsforsikringer fremover dække to erstatningsprincipper – og det vil selvfølgelig også påvirke den almindelige præmie – som så for **alle** fritidssejlere bliver dyrere. Det kan ikke være hensigten, at alle danske sejlere herefter straffes økonomisk – for delvis, at sikre enkeltstående "kriminelle" handlinger.

Peter Lund

Søassurancen Danmark



## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Per Gravgaard Hansen <pgh@soefartens.org>  
**Sendt:** 24. november 2017 14:48  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura; Janni Wester-Andersen  
**Emne:** SV: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**AppServerName:** esdh-evm-sfs

Søfartens Ledere skal herved meddele, at vi til selve lovudkastet ikke har nogen bemærkninger.

Med hensyn til selve håndteringen af reglerne f.s.v.a. certificering og forsikring skal vi foreslå, at de vandscootere og lign. som har tegnet de nødvendige forsikringer får tildelt et kaldesignal/nummerplade, som gør det muligt på afstand at identificere det pågældende fartøj.

Alle fartøjer efter en fastsat dato, som ikke har kaldesignal/nummerplade opfylder ikke bestemmelserne og må betragtes som lovbyggere.

Med venlig hilsen

### Per Gravgaard Hansen

Faglig sekretær

[pgh@soefartens.org](mailto:pgh@soefartens.org)

(+45) 33455565

(+45) 33 45 55 75 (direkte)

(+45) 20 26 68 52 (mobil)



### Søfartens Ledere

Havnegade 55

1058 København K



---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]

**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43

**Cc:** Birgit Gilland <[big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)>

**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til

Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen

**Helle Düring (SFS)**

Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen

Maritim Regulering og Jura (MRJ)

Dir. tlf.: 7219 61 79

E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)



Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00

Fax: +45 31 97 60 01

Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** SSK-DYCNK Andersen, Kim Kyllebæk <SSK-DYCNK@mil.dk>  
**Sendt:** 23. november 2017 13:39  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).[4 vedhæftede filer] [RELEASABLE TO INTERNET TRA]  
**Vedhæftede filer:** Høringsudgave ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven 2 [DOK1445810].PDF; Høringsliste, lovforslag 2 [DOK1445809].PDF; Høringsbrev, lovforslag 2 [DOK1445808].PDF; VS Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer) [DOK1445806].pdf; image001 [DOK1445807].pdf; fesdaPacket.xml  
**AppServerName:** esdh-evm-sfs

## RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Kære Birgit.

Søværnets Skole, Center for Dykning har haft udkastet i høring hos interessenter ved Center for Dykning. Udkastet giver ikke anledning til bemærkninger fra Center for Dykning.

Med venlig hilsen

Kim Kyllebæk Andersen  
orlogskaptajn  
Næstkommanderende

---

Søværnets Skole, Center for Dykning  
P. Løwenørnsvej  
1439 København K

Tlf.: +45 728 55700  
Tlf. direkte: +45 728 55702  
Mobil: +45 7221 6652  
E-mail: [SSK-DYCNK@MIL.DK](mailto:SSK-DYCNK@MIL.DK)

## RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

---

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig

venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaeftede filer, kan du finde information paa dette link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

## Sofie Eistorp Jørgensen

---

**Fra:** Birgit Gilland  
**Sendt:** 20. november 2017 14:35  
**Til:** Nanna Elm Bille Adamsen; Sofie Eistorp Jørgensen  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

**Vedhæftede filer:** Høringsbrev, lovforslag 2.pdf; Høringsliste, lovforslag 2.pdf; Høringsudgave ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven 2.pdf

**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Afmærket

**Fra:** [sek@ts-skib.dk](mailto:sek@ts-skib.dk) [<mailto:sek@ts-skib.dk>]  
**Sendt:** 20. november 2017 14:29  
**Til:** Birgit Gilland  
**Cc:** Maritim regulering og jura  
**Emne:** VS: Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Høringsmaterialet omfattende blandt andet speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer vil foreningen gerne kommentere med følgende betragtninger:

Der omtales straffesanktioner, hvis fartøjet føres ansvarsløst. Eksemplificeret ved forskellige formuleringer,

- i strid med godt sømandskab
- ved grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs
- særlig hensynsløs sejlads
- vanvidssejlads.

Veluddannede navigatører og befarne søfolk er helt på det rene med, hvad godt sømandskab er, og hvad lov om sikkerhed til søs indebærer. Det er nok mere usikkert for mennesker med et ny erhvervet speedbåds-certifikat og dermed adgang til et let manøvrerebart fartøj med et voldsomt fartpotentiale.

En hjælp til dem i forbindelse med de mest almindelige forsyndelser, kunne være et par enkle regler om, hvad godt sømandskab er i relation disse specielle fartøjer, som frister til høj hastighed.

!!!

I tillæg til gældende hastighedsbestemmelser i havne og sejlrender, må hastigheden ikke overstige 7 knob inden for en afstand af 500 m fra havnens molehoveder eller fra vandkanten.

!!!

Ved hastighed over 5 knob må afstanden til et andet fartøj aldrig være mindre end 10 m.

Venlig hilsen

f/Karsten Heide  
Træskibs Sammenslutningen

Lis Jensen

Sekretær

**Træskibs Sammenslutningen**

[Landsforeningen til bevarelse af ældre brugsfartøjer](#)

Tlf.: 7023 4049

---

**Fra:** Helle Düring [<mailto:HED@dma.dk>]

**Sendt:** 27. oktober 2017 14:43

**Cc:** Birgit Gilland <[big@dma.dk](mailto:big@dma.dk)>

**Emne:** Høring - udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Til  
Høringsparterne

På vegne af chefkonsulent Birgit Gilland fremsendes høring over udkast til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. og justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer).

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet bedes fremsendt til chefkonsulent Birgit Gilland på [big@dma.dk](mailto:big@dma.dk) med kopi til [mrj@dma.dk](mailto:mrj@dma.dk) senest

**fredag den 24. november 2017 kl. 12.00.**

Med venlig hilsen  
**Helle Düring (SFS)**  
Kontorfuldmægtig

Søfartsstyrelsen  
Maritim Regulering og Jura (MRJ)  
Dir. tlf.: 7219 61 79  
E-mail: [HED@dma.dk](mailto:HED@dma.dk)

  
SØFARTSSTYRELSEN  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby

Tlf.: 7219 60 00  
Fax: +45 31 97 60 01  
Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)