

HØRINGSUDKAST

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

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 463 af 15. maj 2017, foretages følgende ændringer:

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

»Stk. 7. Hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet en speedbåd, vandscooter eller lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i strid med godt sømandskab, eller hvor der i forbindelse med sejlads med et af de førnævnte fartøjer er sket en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, som er omfattet af lovens § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte fartøj, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af sådanne fartøjer, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«

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

§ 2

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 10 i lov nr. 670 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 15 a, stk. 2 og 3, indsættes efter »kr.«: »jf. dog stk. 10«.

2. I § 15 a indsættes som stk. 10:

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

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

»§ 152 a. Ejeren af en speedbåd, vandscooter og lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for skader, som fartøjet måtte forvolde i forbindelse med en søulykke.

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

Stk. 3. Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.«

4. § 156 affattes således:

»§ 156. Ejere af fartøjer, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal have en forsikring til dækning af ansvar efter § 152 a, stk. 1. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Stk. 2. Ejeren eller føreren, hvis det er en anden end fartøjets ejer, skal under sejladsen være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring. Uden gyldigt certifikat må fartøjet ikke benyttes. Certifikatet skal på forlangende forevises for myndighederne.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, herunder krav til den nærmere udformning og udstedelse af det i stk. 2 nævnte certifikat.«

5. I § 514, *stk. 1*, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 156, stk. 1, og 2,«.

6. I § 515 *b* indsættes efter »§ 153,«: »§ 156, stk. 1 og 2,«.

§ 3

Loven træder i kraft [den 1. marts 2018].

§ 4

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

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

Stk. 3. § 2, nr. 3-6, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som følger af færøske forhold.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets indhold*
 - 2.1. Konfiskation af fartøjer ved visse overtrædelser af lov om sikkerhed til søs*
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.2. Ansvar og forsikringspligt ved sejlads med speedbåde og lignende fartøjer*
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.3. Justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer*
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.2. Erhvervsministeriets overvejelser*
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. Miljømæssige konsekvenser*
- 7. Forholdet til EU-retten*
- 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 9. Sammenfattende skema*

1. Indledning

Efter en alvorlig vandscooterulykke i Københavns Havn i maj 2017 har regeringen ønsket at iværksætte flere initiativer med henblik på at styrke sikkerheden ved sejlads med vandscootere, ligesom man har ønsket at forbedre skadeslidtes økonomiske stilling efter en ulykke. Regeringen har herunder ønsket at indføre krav om obligatorisk ansvarsforsikring og øget mulighed for konfiskation af fartøjer på grund af vanvidssejlads eller ved gentagne overtrædelser. Med lovforslaget følges op på disse initiativer.

Det bemærkes, at da sejlads med andre typer af hurtige og planende motordrevne fartøjer er forbundet med samme risiko som vandscootersejlads i forhold til ulykker, er det vurderet, at vandscooter-initiativerne bør udvides til også at omfatte denne type fartøjer. Det er derfor Erhvervsministeriets vurdering, at de skærpede regler bør udvides til også at omfatte de speedbåde, hvortil der stilles uddannelseskraV til fartøjets fører, således at initiativerne kommer til at omfatte de hurtigste fritidsfartøjer, hvor der stilles størst krav til sejlernes agtpågivenhed, og hvor der er størst risiko for at påføre andre skade.

Lovforslaget lægger således op til, at der indføres krav om, at ejere af speedbåde, vandscootere og lignende, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraV til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, skal tegne en ansvarsforsikring. Ansvarsforsikringen skal for personskade, tab af forsørger og tingsskade dække med samme beløb, som kendes fra færdselsloven. Desuden lægges der op til, at fartøjerne ikke må benyttes uden, at der om bord er certifikat (bevis) for, at en sådan ansvarsforsikring er tegnet. For at skærpe konsekvenserne for de personer, der ved hensynsløs sejlads, såkaldt "vanvidssejlads", udsætter andre for fare eller forvolder skade på andre, foreslår Erhvervsministeriet også, at der i lov om sikkerhed til søs indføres hjemmel til, at der i forbindelse med dom for såkaldt vanvidssejlads kan ske konfiskation af speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer. Dette kendes også fra færdselsområdet i forbindelse med vanvidskørsel.

Med lovforslaget lægges endvidere op til, at den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer justeres med henblik på at lette de økonomiske byrder for denne del af erhvervet. Således foreslås det, at den årlige afgift for sådanne skibe med en bruttotonnage under 30 nedsættes fra de nuværende niveauer til 300 kr. Ca. 3.000 skibe forventes at få gavn af forslaget.

2. Lovforslagets indhold

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

2.1.1. Gældende ret

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

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

Straffelovens regler om konfiskation giver ikke mulighed for, at der kan ske konfiskation af fartøjer, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelser, når fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelser.

Det fremgår af de gældende bestemmelser i lov om sikkerhed til søs, at det er forudsat, at der ved visse overtrædelser af loven kan ske værdikonfiskation, jf. lov om sikkerhed til søs § 32, stk. 7, som er formuleret således:

"Stk. 7. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelser, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilstødt økonomisk fordel."

Da bestemmelsen ikke i sig selv indeholder en hjemmel til konfiskation, er det forudsat, at konfiskation også her skal ske med hjemmel i straffeloven. Der er således ikke i dag adgang til at konfiskere et fartøj eller en båd med hjemmel i lov om sikkerhed til søs.

Ved en ændring af lov om sikkerhed til søs i 2014 (lov nr. 724 af 25. juni 2014) blev strafniveauet ved forvoldelse af søulykke eller ved sejlads i strid med godt sømandskab m.v. skærpet i forbindelse med en ændring af lovens § 32, stk. 1. Efter bestemmelsen skal det herefter ved strafudmålingen betragtes som en skærpende omstændighed, at der ved overtrædelser af loven bl.a. er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2.

Af det bagvedliggende lovforslag (LFF, nr. 176 fra 2013) fremgår, at skærpelsen bl.a. var en følge af udviklingen i strafudmålingen på andre områder, herunder navnlig på færdselsområdet og nærmere bestemt i forhold til såkaldt "hensynsløs kørsel". Af bemærkningerne til lovforslaget fremgik, at når "den pågældende med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed på søen og bragt disse i alvorlig fare, som udgangspunkt altid bør anvendes fængselsstraf. Dette gælder såvel i forbindelse med erhvervs- som fritidssejlads. Som eksempler på sådan helt uacceptabel og groft hensynsløs sejlads kan nævnes sejlads af chikanøs karakter med speedbåde og vandscootere, der sejler med for høj hastighed på steder med mange mindre både eller med badende i vandet...".

Der er i færdselsloven indsat en række bestemmelser som giver adgang til at konfiskere motorkøretøjer i forskellige situationer. Færdselsloven indeholder således regler om både fakultativ konfiskation, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 1, hvor konfiskation *kan* ske efter et nærmere skøn i forhold til den konkrete kørsel og den fare, som kørselen har forårsaget, og obligatorisk konfiskation, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 2-10, dvs. bestemmelser, hvori lovgiver har pålagt domstolene at foretage konfiskation, når en række bestemte forhold er til stede.

Færdselslovens § 133 a, stk. 1, indeholdt i sin oprindelige form en sætning om, at der alene kunne foretages konfiskation, hvis denne ikke måtte anses for "urimelig". Denne sætning udgik imidlertid af bestemmelsen i forbindelse med en lovændring i 2005, da sætningen blev anset for at være overflødig. Ved samme lovændring blev bestemmelsen udvidet, således at også køretøjer, som ikke er anvendt ved overtrædelser, kan konfiskeres, hvis dette må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven.

Ved en ændring af færdselslovens § 133 a, stk. 1, i 2010, blev indledningen af bestemmelsen ændret fra "[v]ed grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj..." til "[v]ed grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven..." Ændringen skete med henblik på at fastslå, at bestemmelsens gentagelsesbegreb afviger fra strafferettens sædvanlige gentagelsesbegreb. Forslaget indebærer således, at fakultativ konfiskation – hvis en sådan i øvrigt må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser – skal kunne ske på baggrund af overtrædelsernes antal, når flere overtrædelser er til samtidig pådømmelse, uanset at føreren ikke tidligere er straffet.

2.1.2 Erhvervsministeriets overvejelser

Erhvervsministeriet finder, at det er nødvendigt effektivt at kunne forhindre personer, der ved deres sejlads har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed på søen og derved har bragt disse i alvorlig fare eller forårsaget en egentlig søulykke ved at sejle på en sådan måde. Muligheden for konfiskation af det fartøj, som har været anvendt i forbindelse med en sådan sejlads, eller konfiskation af et fartøj, som i øvrigt tilhører personen, vurderes at være en effektiv måde at forhindre, at personen fortsætter denne adfærd til søs. Der er imidlertid ikke i den gældende lov om sikkerhed til søs adgang til at konfiskere fartøjer.

Formålet med at indsætte en særlig konfiskationsbestemmelse i lov om sikkerhed til søs, uagtet straffelovens konfiskationsregler også omfatter nogle af de tilfælde, som lovforslaget tager sigte på, er at skabe mulighed for en ændring af retspraksis på dette område, således at domstolene vil anvende konfiskation i videre omfang end i dag. Efter regeringens opfattelse vil en udvidet anvendelse af konfiskation af fartøjer have en ikke ringe generalpræventiv effekt, ikke blot gennem de mærkbare økonomiske følger, men i højere grad ved at sanktionen er direkte knyttet til en manglende mulighed for fortsat at benytte den genstand, som har været anvendt ved lovovertrædelsen. Det kan virke stødende, at personer, som på grov måde eller flere gange har tilsidesat hensynet til andres sikkerhed kan beholde det fartøj, der har muliggjort overtrædelsen, og som vil gøre det muligt for gerningsmanden at fortsætte denne adfærd. Ligeledes må det anses for påkrævet effektivt at forhindre, at personen fortsætter sin adfærd på et andet fartøj, som personen måtte være indehaver af.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Efter regeringens opfattelse bør der i videre omfang end tilfældet er i dag benyttes konfiskation som en yderligere sanktion, hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet en speedbåd, vandscooter eller lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i strid med godt sømandskab, eller hvor der i forbindelse med sejlads med et af de førnævnte fartøjer er sket en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, som er omfattet af lovens § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1.

Som det er tilfældet med færdselslovens § 133 a, stk. 1, lægges op til en fakultativ bestemmelse, som afviger fra strafferettens sædvanlige gentagelsesbegreb. Fakultativ konfiskation kan således – hvis konfiskation i øvrigt må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser – ske på baggrund af overtrædelsernes antal, når flere ens overtrædelser er til samtidig pådømmelse, uanset at fartøjets fører ikke tidligere er straffet.

Der skal endvidere som udgangspunkt nedlægges påstand om konfiskation i sager, hvor der skønnes at foreligge særlig hensynsløs sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. fartøjer, som er omfattet af § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1, i lov om sikkerhed til søs. Efter § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan straffen for en overtrædelse af en række bestemmelser i loven, hvor overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge stige til fængsel i indtil 2 år. Efter lovens § 32, stk. 1, nr. 1, skal det ved udmålingen af straffen anses for en skærpende omstændighed, at der ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse supplerer straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, om genstandskonfiskation, og det præciseres i lovforslaget, at straffelovens bestemmelser om konfiskation i øvrigt finder anvendelse. Dette indebærer bl.a., at straffelovens regler om værdikonfiskation, om konfiskationens subjekt og om konfiskationens retsvirkning med hensyn til særligt sikrede rettigheder, gælder ved konfiskation efter den foreslåede bestemmelse. Særligt vedrørende værdikonfiskation bemærkes, at de forebyggelsehensyn, som ligger til grund for bestemmelsen, mest effektivt varetages ved genstandskonfiskation. Værdikonfiskation tænkes derfor kun anvendt i ganske særlige

tilfælde, f.eks. hvor en person, som tidligere er dømt for hensynsløs sejlads, efter den seneste overtrædelse – men før sagen kommer for retten – sælger fartøjet. I dette tilfælde vil der efter omstændighederne kunne ske konfiskation af fartøjets værdi, hvis det må forventes, at personen vil anvende salgssummen til køb af et nyt fartøj.

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

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

2.2. Ansvar og forsikringspligt ved sejlads med vandscootere, speedbåde og lignende fartøjer

2.2.1. Gældende ret

Søloven indeholder en række regler, der regulerer ansvar og forsikring i forskellige situationer. Disse regler er primært rettet mod erhvervssejlads og den risiko, som sejlads med større skibe og passagerfartøjer kan udgøre for andre skibe, mennesker eller for miljøet. I loven findes både ansvarsregler, hvor ansvaret pålægges uden hensyn til skyld, dvs. objektivt ansvar, og regler, hvor der pålægges ansvar, i det omfang, der er handlet uagtsomt. Reglerne, som pålægger redere eller skibsejere at tegne forsikringer, udspringer ofte af konventioner, som Danmark har indgået over årene, og findes især i sølovens kapitel 7 a, 8 a, 9 a, 10 og 11.

Der er ikke i søfartslovgivningen stillet krav om, at der skal tegnes obligatorisk ansvarsforsikring i forbindelse med fritidssejlads. Fritidssejlere kan dog i dag tegne ikke-lovpligtige ansvarsforsikringer, da dette ofte er et krav i forbindelse med leje af bådplads i havn.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser

Bortset fra de situationer, som er omfattet af de ovenfor omtalte regler, findes der ikke i den gældende sølov – som det kendes fra færdselsloven – regler, hvorved ejeren af et fritidsfartøj pålægges et objektivt ansvar for skader, der påføres person eller ting i forbindelse med en søulykke. Hvorvidt der vil kunne kræves erstatning i forbindelse med en søulykke, eksempelvis ved en påsejling af en person, vil derfor afhænge af, hvorvidt skadelidte kan løfte bevisbyrden for, at skaden skyldes uagtsomhed hos skibsføreren m.v.

Dertil kommer, at uanset om en skadelidt måtte få medhold i, at sejlads med f.eks. en speedbåd eller vandscooter har påført vedkommende en skade, vil dækningen af skaden være afhængig af skadevolders betalingsevne. En skadelidt vil derfor kunne risikere, at selvom skadelidte får medhold i, at føreren af fritidsfartøjet har handlet uagtsomt og derfor er erstatningspligtig, vil skadelidte kun få dækning for skade, i det omfang skadevolderen har betalingsevne.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indføres en ny regel i søloven, hvorefter det for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand skal gælde, at skibets ejer er objektivt ansvarlig for skader i forbindelse med søulykker. Erstatning for personskade kan dog nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt har medvirket til skaden, eller hvis skadelidte har handlet groft uagtsomt i forbindelse med skadens indtruffen. Erstatning for tingsskade skal på samme måde kunne nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Reglen svarer til ansvarsreglen i færdselslovens § 101.

Der foreslås endvidere indført regler, hvorefter føreren af en speedbåd, vandscooter og lign. under sejladsen skal være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring, samt at certifikatet på forlangende skal forevises for myndighederne.

For så vidt angår forsikringsdækningens omfang lægges der op til, at forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. Denne dækning svarer til den dækning, der skal findes efter færdselslovens regler.

Det foreslås, at Søfartsstyrelsen bemyndiges til at udstede de nærmere regler for forsikringsordningen, herunder også de nærmere regler om forsikringens omfang og certifikatets udformning.

Endelig foreslås, at sølovens bestemmelser om tilsyn og straf tilpasses i overensstemmelse med det foreslåede lovkrav i lov om sikkerhed til søs om, at der skal tegnes ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer. Herefter vil sejlads uden forsikring eller certifikat kunne straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

2.3. Justering af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer

2.3.1. Gældende ret

Efter de gældende regler i søloven betaler ejere af skibe en årlig afgift, der er fastsat efter skibets størrelse i bruttotonnage. Afgiftens størrelse beror bl.a. på en grænse ved en bruttotonnage på 20. Ejere af skibe med en bruttotonnage under 20 betaler således en afgift på 800 kr. årligt, mens ejere af skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, men under 500, betaler en årlig afgift på 1.600 kr.

2.3.2. Ministeriets overvejelser

I forbindelse med bestræbelserne på at give de mindre erhvervsvirksomheder bedre rammevilkår for vækst, herunder for fiskerierhvervet, har et folketingsflertal i tillæg til andre tiltag på området ønsket en generel lettelse af den årlige afgift for mindre erhvervsfartøjer. Det er fundet, at mindre skibe, der benyttes til erhvervmæssig sejlads, det vil sige handelsskibe og fiskeskibe, og som har en bruttotonnage under 30, bør have lempeligere vilkår for så vidt angår den årlige afgift. Formålet hermed er ikke mindst at bidrage til at sikre bedre rammevilkår i det kystnære fiskeri.

Herved tilgodeses en række mindre virksomheder til søs (skibe), der som hovedregel er kendetegnet ved små besætninger – og for fiskeriets område såkaldte enmandsbetjente fartøjer i kystnær sejlads. Forslaget er også afledt af de forhandlinger, der har fundet sted i Miljø- og Fødevarerministeriet med ordførerne for Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om en Vækst- og Udviklingspakke for dansk fiskeri.

Regeringen ønsker generelt at lette erhvervslivets byrder, ikke mindst for de mindre erhvervsdrivende. Det forslag, som folketingsflertallet således har stillet, er i tråd med regeringens politik på området. Ejere af ca. 3.000 mindre handels- eller fiskeskibe får således sænket den afgift, der årligt skal betales til Søfartsstyrelsen i henhold til søloven.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at søloven tilpasses, således at ejere af handels- eller fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 fremover betaler 300 kr. årligt i afgift. Det betyder, at mindre erhvervsskibe med en bruttotonnage under 20 vil få en årlig reduktion på 500 kr., mens skibe med en bruttotonnage på 20, men under 30, vil opnå en reduktion på 1.200 kr. årligt.

Der er tale om ca. 3.000 skibe med en bruttotonnage under 30. Fritidsfartøjer er ikke omfattet af forslaget.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Indførelse af en obligatorisk forsikring for vandscootere og lignende fartøjer forventes ikke umiddelbart at have økonomiske konsekvenser for staten. Dog kan konfiskation af fartøjer give en indtægt til staten. Indtægten vil afhænge af antallet af konfiskationer og det konfiskeredes værdi. Det er endvidere muligt, at konfiskation af fartøjer vil være neutral, hvad angår indtægter og udgifter, da der må påregnes en række udgifter til opbevaring, salg m.v. Politi, Søfartsstyrelsen og Finanstilsynet (i forhold til forsikringsbranchen) vil skulle tilpasse eller udvide kontrolvirksomheden i overensstemmelse med de nye opgaver.

Ændringen af den årlige afgift for mindre handels- og fiskeskibe vil få økonomiske konsekvenser for staten. Det skønnes, at forslaget berører ca. 3.000 skibe, hvilket medfører, at det årlige provenu mindskes med ca. 1.6 mio. kr.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at forsikringselskaberne vil prisfastsætte den foreslåede ansvarsforsikring for vandscootere, speedbåde og lign. således, at der kan opnås dækning for omkostningerne.

Herudover vil forslaget om justering af den årlige afgift for mindre handels- og fiskeskibe give erhvervet inden for dette område bedre rammevilkår ved, at afgiften sænkes. Forslaget forventes derfor at få positive konsekvenser for den mindre handelsflåde og den mindre kystnære fiskeriflåde.

5. Administrative konsekvenser for borgere

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

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

Indførelsen af en obligatorisk ansvarsforsikring for vandscootere og speedbåde vil have økonomisk betydning for ejerne af speedbåde og vandscootere svarende til prisen for forsikringen. Endvidere vil konfiskation af fartøjer også have administrativ betydning for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører ikke EU-ret.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. oktober 2017 til den 24. november 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

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

og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Søassurancen Danmark, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Søsportens Sikkerhedsråd, Tempo Bådsalg, Træskibssammenslutningen, Visit Denmark, Watergames.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/medudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Konfiskation af fartøjer kan give en begrænset indtægt til staten.	Konfiskation af fartøjer vil medføre udgifter til opbevaring, salg m.v. Disse udgifter vil muligvis kunne medregnes i forbindelse med salget af fartøjet, hvorfor den samlede udgift kan blive neutral. Staten får et provenutab på ca. 1.6 mio. kr. som følge af justeringer af afgifter for mindre handels- og fiskeskibe.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Politi, Søfartsstyrelsen og Finanstilsynet vil skulle tilpasse eller udvide kontrolvirksomheden i overensstemmelse med de nye opgaver.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Pligten til at tegne ansvarsforsikring for speedbåde, vandscootere og lign. vil medføre indtjening til forsikringsselskaberne. Mindre handelsskibe og fiskeskibe får en økonomisk byrdelettelse på samlet ca. 1.6 mio. kr.	Forsikringsselskaberne vil have udgifter til iværksættelse og drift af forsikringsordningen samt til udbetaling af erstatninger. Disse udgifter formodes dog dækket via forsikringspræmien.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne		Pligten til at tegne forsikringer samt adgangen til at konfiskere speedbåde vil have økonomiske konsekvenser for borgerne.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører ikke EU-ret.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ (X)

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der er i lov om sikkerhed til søs ikke selvstændig hjemmel til at konfiskere et fartøj.

Med forslaget til *stk.* 7 i § 32 i lov om sikkerhed til søs foreslås indført hjemmel til konfiskation af en speedbåd, vandscooter eller lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle

styrmand, hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet fartøjet i strid med godt sømandskab, eller hvor der i forbindelse med sejlads med et af de førnævnte fartøjer er sket en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, som er omfattet af lovens § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1, kan der ske hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af sådanne fartøjer, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.

Begrebet speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraV til fartøjets fører eller eventuelle styrmand fartøjer skal fortolkes i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 232 af 22. marts 2006 om uddannelseskraV m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skrog-længde under 15 meter.

Endvidere henvises til definitionen af vandscootere, som findes i bekendtgørelse nr. 23 af 6. januar 2012 om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads på søterritoriet med vandscootere m.v., hvorefter vandscootere forstås som et fartøj med en længde på under 4 m, der har indbygget forbrændingsmotor med vandstrålepumpe som hovedfremdrivningsmiddel, og som er beregnet til at skulle betjenes af en eller flere personer, som sidder, står eller knæler på – snarere end i – skroget. I bekendtgørelsen gælder også for erhvervsmæssig sejlads med luftpudefartøjer og andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter, der er konstrueret til at blive fremført af personer, som sidder, står eller knæler på – snarere end i – skroget.

Efter § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis en overtrædelse af lovens § 28, § 29, stk. 1-3, § 29 c, stk. 1, og § 30 har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge.

Efter samme lovs § 32, stk. 1, nr. 1, skal det endvidere betragtes som en skærpende omstændighed, at der ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2.

I medfør af bestemmelsens 2. pkt. vil der ligesom på færdselsområdet kunne ske konfiskation af en speedbåd, vandscooter og lignende fartøj, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

I bestemmelsens 3. pkt. fastslås det, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt finder anvendelse.

Baggrunden for forslaget skal ses i lyset af den alvorlige ulykke i Københavnshavn Havn i maj 2017, hvorved 2 personer afgik ved døden om følge af, at en vandscooter påsejlede en såkaldt "go-boat".

I forlængelse af de øvrige elementer til forebyggelse af farlig sejlads med vandscootere og speedbåde, som foreslås gennemført med dette lovforslag, forslås det, at der skabes en udtrykkelig hjemmel til konfiskation ved gentagne eller særlig grove overtrædelser af lov om sikkerhed til søs.

Som det er tilfældet med færdselslovens § 133 a, stk. 1, lægges der op til en fakultativ bestemmelse, som afviger fra strafferettens sædvanlige gentagelsesbegreb. Fakultativ konfiskation kan således – hvis konfiskation i øvrigt må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lov om sikkerhed til søs – ske på baggrund af overtrædelsernes antal, når flere ens overtrædelser er til samtidig pådømmelse, uanset at fartøjets fører ikke tidligere er straffet.

Det er endvidere forudsat, at konfiskation som udgangspunkt skal finde anvendelse i forhold til særlig hensynsløs sejlads med speedbåde, vandscootere og lign. fartøjer, jf. § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1, i lov om sikkerhed til søs. Det er således tilsigtet, at der sker konfiskation af de fartøjer, der benyttes til sejlads, hvor skibsføreren med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed.

Efter regeringens opfattelse bør der i videre omfang, end tilfældet er i dag, benyttes konfiskation som en yderligere sanktion, hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet et en vandscooter eller en speedbåd, hvortil der kræves speedbådsbevis, i strid med godt sømandskab eller ved grove overtrædelser

af lov om sikkerhed til søs i forbindelse med sejlads med samme typer af fartøjer. Der bør endvidere være adgang til konfiskation af et fartøj, som ikke er blevet benyttet ved sejladsen, i det omfang det ejes af den person, som er kendt skyldig i overtrædelsen.

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

Konfiskationsindgreb rejser i øvrigt en række tvivlsspørgsmål, som ikke umiddelbart kan løses efter straffelovens almindelige regler, f.eks. indsigelse fra den tiltalte om, at tiltalte kun formelt er registreret som ejer af fartøjet. Der foreligger efterhånden en omfangsrig praksis vedrørende konfiskation af motorkøretøjer efter både straffelovens bestemmelser og efter færdselslovens bestemmelser. Da omstændighederne ved sejlads imidlertid må anses for væsentligt forskellige fra kørsel på landjord, kan det ikke anses for hensigtsmæssigt, at man uden videre lægger praksis fra andre retsområder til grund i en konkret retsafgørelse. Eventuelle tvivlsspørgsmål bør derfor afklares gennem en selvstændig domspraksis på det maritime område.

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

Til § 2

Til nr. 1

Efter det gældende § 15 a, stk. 2 og 3, i søloven udgør den årlige afgift for skibe med en bruttotonnage under 20 800 kr., og den årlige afgift for skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør 1.600 kr.

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 2, at nedsætte den årlige afgift for visse mindre handels- og fiskeskibe. Dette foreslås at ske ved at indsætte et nyt stk. 10 i § 15 a i søloven.

Det foreslås som konsekvens heraf at indsætte henvisninger i § 15 a, stk. 2 og 3, til undtagelsesbestemmelsen i det foreslåede § 15 a, stk. 10.

Til nr. 2

Efter det gældende § 15 a, stk. 2 og 3, i søloven udgør den årlige afgift for skibe med en bruttotonnage under 20 800 kr., og den årlige afgift for skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør 1.600 kr.

Med forslaget til stk. 10 nedsættes afgiften for handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30, således at den årligt udgør 300 kr.

Til nr. 3

De i søloven gældende regler for ansvar vedrører primært erhvervsmæssig sejlads og tager sigte på specifikke ulykkesituationer, såsom sammenstød mellem skibe (sølovens kap.8), vragsjernelse (kap. 8 a), ansvar ved for skade forvoldt af bunkerolie (kap. 9 a) og ansvar for olieskade (kap. 10). Hertil kommer ansvarsregler vedrørende forskellige erhvervsmæssige situationer, herunder eksempelvis ansvar for passagerer og rejsegods (kap. 15).

Der foreslås i sølovens § 152 a, stk. 1, indsat bestemmelse om, at ejeren af en speedbåd, vandscooter og lign., skal være ansvarlig uden hensyn til skyld for skader, som fartøjet måtte forvolde i forbindelse med en søulykke.

Om begrebet speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 1, i dette lovforslag. Som det kendes fra færdselslovens § 101, er det udgangspunktet, at ejeren af fartøjet vil være ansvarlig uden hensyn til skyld, dvs. på objektivi grundlag, for både person- og tingsskade.

I det omfang skadelidte har medvirket forsægtigt eller groft uagtsomt, vil erstatningen for personskade eller tab af forsørger kunne nedsættes eller bortfalde, jf. den foreslåede bestemmelses *stk. 2*. Ved tingsskade kan erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsægtigt eller uagtsomt har medvirket til skaden, jf. den foreslåede bestemmelses *stk. 3*.

Bestemmelsen tilsigter at skabe større sikkerhed for, at en skadelidt vil kunne opnå erstatning i forbindelse med søulykker, som skyldes sejlads med speedbåde, vandscooter og lign.

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

Til nr. 3

Der findes i den gældende sølov en række bestemmelser, hvorefter der er forsikringspligt for skibe, der benyttes til erhvervsmæssig sejlads.

Der er derimod ingen regel, som pålægger skibsejeren at tegne forsikring for en speedbåde, vandscootere eller lignende fartøjer, der benyttes til fritidssejlads, til trods for, at disse fartøjer bl.a. henset til deres fart udgør en særlig risiko.

Der foreslås derfor indsat en ny bestemmelse i sølovens § 156, *stk. 1*, hvorefter speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer, som er omfattet af § 152 a, skal være dækket af en ansvarsforsikring. Det foreslås endvidere, at forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den forårsagede skade. Dette svarer til, hvad der følger af forsikringsreglerne på færdselsområdet, jf. færdselslovens § 105, *stk. 2*.

Af hensyn til politiets og Søfartsstyrelsens adgang til at kontrollere, at der er tegnet lovpligtig forsikring, følger det af den foreslåede bestemmelses *stk. 2*, at føreren af speedbåde, vandscooter eller lignende under sejladsen skal medbringe certifikat, som skal forevises myndighederne på forlangende.

Det foreslås i øvrigt, at Søfartsstyrelsen får mulighed for at fastsætte de nærmere regler om forsikringsordningen og certifikatet jf. den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i *stk. 3*. Det forventes, at der i forhold til forsikringsordningen vil blive fastsat regler, som i vidt omfang vil svare til de regler, som kendes fra færdselslovens bestemmelser.

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

Til nr. 4 og 5

Sølovens bestemmelser om tilsyn og straf i forhold til pligten til at lade speedbåde, vandscooter eller lignende forsikre foreslås tilpasset i overensstemmelse med de foreslåede krav om ansvarsforsikring. Sejlads uden forsikring eller certifikat vil herefter kunne straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år. Desuden ønskes at de nye regler for sejlads med vandscooter m.v. træder i kraft, inden den nye sejl sæson starter.

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

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. marts 2018. Baggrunden for den foreslåede ikrafttrædelsesdato er særligt, at den årlige afgift for betaling efter sølovens § 15 a forfalder den 1. marts, jf. sølovens § 15 b, *stk. 4*, og at det ønskes, at nedsættelsen får virkning fra næste forfaldstidspunkt. Desuden ønskes, at de nye regler for sejlads med vandscooter m.v. træder i kraft, inden den nye sejl sæson starter.

Til § 4

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Loven vil dog ved kongelig anordning helt eller delvis kunne sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som følger af grønlandske forhold. Ligeledes vil lovens § 2, nr. 3-6, som ikke vedrører skibsregistrering, helt eller delvis kunne sættes kraft for Færøerne med de ændringer, som følger af færøske forhold. Dette svarer til de regler, som gælder for de love, som der foreslås ændret i.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 463 af 15. maj 2017, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 32. ---</p> <p><i>Stk. 7.</i> Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillæggsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.</p> <p><i>Stk. 8.</i> I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. I sådanne forskrifter kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om forhold omfattet af loven. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som nævnt i stk. 1.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.</p> <p><i>Stk. 10.</i> Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 9 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.</p> <p><i>Stk. 11.</i> En juridisk person, som godtgør at have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, kan dog ikke straffes i tilfælde, hvor en ansat overtræder § 12 eller bestemmelser fastsat i medfør af § 3, nr. 6, og stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.</p>	<p>1. I § 32 indsættes efter <i>stk. 6</i> som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 7.</i> Hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet en speedbåd, vandscooter eller lignende fartøj, hvortil der er forekrevet uddannelseskraav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, i strid med godt sømandskab, eller hvor der i forbindelse med sejlads med et af de førnævnte fartøjer er sket en grov overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, som er omfattet af lovens § 31, stk. 2, eller § 32, stk. 1, nr. 1, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte fartøj, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af sådanne fartøjer, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«</p> <p>Stk. 7-11 bliver herefter stk. 8-12.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 10 i lov nr. 670 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:</p>

<p>§ 15 a. --- <i>Stk. 2.</i> For skibe med en bruttotonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr. <i>Stk. 3.</i> For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr. <i>Stk. 4-9. ---.</i></p>	<p>1. I § 15 a, stk. 2 og 3, indsættes efter »kr.«: »jf. dog stk. 10«.</p>
<p>§ 15 a. ---</p>	<p>2. I § 15 a indsættes som <i>stk. 10</i>: »<i>Stk. 10.</i> For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 300 kr.«</p>
<p>§ 152. ---</p>	<p>3. Efter § 152 indsættes i <i>kapitel 7</i>: »§ 152 a. Ejeren af en speedbåd, vandscooter og lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for skader, som fartøjet måtte forvolde i forbindelse med en søulykke. <i>Stk. 2.</i> Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden. <i>Stk. 3.</i> Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.«</p>
<p>§ 155. ---</p>	<p>4. Efter § 155 indsættes: »§ 156. Ejere af fartøjer, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal have en forsikring til dækning af ansvar efter § 152 a, stk. 1. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. <i>Stk. 2.</i> Ejeren eller føreren, hvis det er en anden end fartøjets ejer, skal under sejladsen være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring. Uden gyldigt certifikat må fartøjet ikke benyttes. Certifikatet skal på forlangende forevises for myndighederne. <i>Stk. 3.</i> Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, herunder krav til den nærmere udformning og udstedelse af det i stk. 2 nævnte certifikat.«</p>
<p>§ 514. Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1 og 2, § 153, stk. 1, 3 eller 4, § 168, stk. 1, § 170 a, stk. 2 og 3, § 186, stk. 1-3, § 197, § 403 b, stk. 1, eller § 403 c straffes med bøde. <i>Stk. 2-4. ---</i></p>	<p>5. I § 514, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 156, stk. 1, og 2,«.</p>
<p>§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 186, 197, 198, 403 a, 403 b, 403 c og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.</p>	<p>6. I § 515 b indsættes efter »§ 153,«: »§ 156, stk. 1 og 2,«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3 Loven træder i kraft den 1. marts 2018</p>

	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som følger af grønlandske forhold.</p> <p><i>Stk. 3.</i> § 2, nr. 3-6, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som følger af færøske forhold.</p>