

[Lene Bro.]

del af disse ulykker kunne undgås, hvis der stilledes de nødvendige krav til småbådenes sødygtighed og sikkerhedsudstyr.

Det er let nok at undskylde mangelen på godkendelseskrav med henvisning til, at ulykkerne skyldes menneskelige fejl. Det er blot ikke umiddelbart muligt at sikre, at enhver, der køber en jolle eller en lystbåd, har mulighed for at kontrollere dens kvalitet eller evne til at afværge ulykker, der rammer både med ringe sødygtighed. Der findes ganske vist duelighedsprøver, men de er på frivillig basis.

Derfor mener jeg, det er samfundets pligt at fastsætte krav til kvaliteten af de både, der fabrikeres og sælges. Dansk Varedeklarations-Nævn har udarbejdet normer for godkendelse af joller under 5 m i forskellige materialer. Disse normer og tanken om varedeklaration har ikke vundet gehør hos danske bådforhandlere, men ville være af meget stor betydning for brugerne.

Der findes forskellige bekendtgørelser, og i bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m. v. står der om lystfartøjer kun, at er skibet forsynet med lystfartøjscertifikat af enten skibs-registeret eller havnemyndighederne, gælder § 45 om lænseordning og § 46 om udsyn, ror m. v. m. v.

Der findes en masse paragraffer og en masse skrivelser og betænkninger, men alle sammen drejer sig om skibe, der er over 20 t. Om sikkerheden på søsportsområdet hedder det bl. a. i en artikel i tidsskriftet *Motor*, nr. 9, 1971, side 39:

„Der er sidste år gjort anstrengelser for dannelse af en brancheforening, og handelsministeriet har oprettet søsportens sikkerhedsråd, men ingen af disse organer ser ud til at fungere med hverken større glød eller effekt. Måske er forklaringen, at brancheforeningen består af medlemmer, som skal sælge både, og så længe de kan det, er alt åbenbart godt. . . Søsportens sikkerhedsråd synes hverken at have bemanding eller penge til større initiativ. Der står vi så“.

Inden en ny sommer med et øget antal småbåde og et øget antal meningsløse drukneulykker mener jeg, at handelsministeren bør etablere faste kvalitetskrav og fornøden kontrol.

Handelsministeren (Erling Jensen): Hvis man ikke vidste bedre, kunne man næsten tro, at handelsministeren havde bedt fru Lene Bro om at stille dette spørgsmål ved denne lejlighed, fordi vi nærmer os en beslutningstagen med hensyn til det af fru Lene Bro stillede spørgsmål.

Indledningsvis skal jeg sige, at antallet af omkomne under sejlads med joller og andre mindre lystfartøjer i de senere år har ligget på omkring 50 pr. år. Dette er udtryk for en relativ nedgang, når stigningen i antallet af fritidsbåde og personer, der driver søsport, tages i betragtning. Men alligevel er jeg enig med fru Lene Bro i, at det er et alt for stort tal.

En analyse af ulykkerne viser, at det — når der bortses fra helt uundgæelige sammenfald af uberegnelige ulykkelige hændelser — i mindre grad er dårlige både eller fejl i sikkerhedsudstyr, end det er menneskelig uvidenhed og dumdristighed, der er årsag til ulykkerne; i langt de fleste tilfælde kunne ulykkerne f. eks. have været undgået, hvis de pågældende havde brugt redningsvest.

Både i de andre nordiske lande og herhjemme tror vi fra myndighedernes side, at propaganda og oplysning om sikkerhed til søs er vigtigere end en række lovforskrifter, som man fra myndighedernes side alligevel ville have overordentlig vanskeligt ved at holde kontrol med blev overholdt. For propagandaen står, som fru Lene Bro nævnte det, bl. a. søsportens sikkerhedsråd, der er et organ under handelsministeriet. Jeg håber ligesom fru Lene Bro, at det snart bliver muligt at give rådet bedre økonomiske muligheder for dets propagandaarbejde.

Men det afgørende er, at nye regler for jollers og bådes sødygtighed er ved at blive udarbejdet på nordisk plan med deltagelse af danske myndigheder. Reglerne, der vil omfatte både op til 5 meters længde, forventes færdige nu i denne sommer, og foreløbig er det planen, at alle de nordiske lande indfører reglerne på frivillig basis i lighed med, hvad man for nogle år siden gjorde med varedeklarerede redningsveste. Man vil altså også i Norge og i Sverige, så vidt det er oplyst over for mig, fortsætte med den hidtidige frivillige ordning.

Endelig vil jeg gerne nævne, at der på Nordisk Råds initiativ med Finland som koordinerende land er begyndt et arbejde