

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling.

vedtoges uden afstemning.

### **Første næstformand** (Knud Østergaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:**

*Forslag til folketingsbeslutning om duelighedsbevis til fritids-, lyst- og fiskerfartøjer over 15 fod.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 15/1 85).

Forslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

#### **Industriministeren** (Stetter):

Den lovgivning, som regulerer søfartens forhold, og som gennem en lang række år har været administreret af industriministeriet, har altid prioriteret sikkerheden til søs meget højt. Jeg har læst forslaget således, at også det primært hviler på netop sikkerhedsmæssige kriterier.

Når jeg på denne baggrund alligevel ikke vil kunne anbefale tingets medlemmer at stemme for forslaget, hviler det på de særlige forhold, jeg herefter skal gøre rede for.

I bilaget til forslaget er forsvarsministerens opgørelse over antallet af rednings- og eftersøgningsaktioner i årene 1980-1984 refereret. Af dette referat fremgår, at søværnets operative kommando i hvert af disse år har iværksat aktioner, der omfatter redning, eftersøgning samt andre nødlignende hjælpeforanstaltninger. Eksempelvis kan jeg nævne, at det anførte antal for 1983 er 443 aktioner. Det relevante tal i forbindelse med det fremsatte forslag er imidlertid ikke 443, men 151, altså kun godt 1/3. Årsagen hertil er, at det opgivne antal omfatter aktioner såvel til far-

tøjer over 15 fod som til joller, brætsejlere, strandjægere og badende.

Forslagsstillerne gør korrekt opmærksom på, at der inden for de sidste 10 år er sket en forøgelse af antallet af fritidsbåde o.lign. fra 100.000 til 200.000. Denne forøgelse fordeler sig på alle fartøjstyper, men specielt er antallet af sejlbrætter kraftigt forøget. Det kan imidlertid oplyses, at antallet af uheld pr. 1.000 både er faldet inden for de sidste 10 år. Desuden viser de nye tal for rednings- og eftersøgningsaktioner i 1984, sammenholdt med de foregående år, en klart faldende tendens. Der er således ikke på grundlag af det statistiske materiale vedrørende uheld blandt fritidsfartøjer dokumenteret behov for indførelse af et obligatorisk duelighedsbevis.

Forslagsstillerne nævner, at det er dem bekendt, at langt den overvejende del af de personer, som bruger lystfartøjer til fritids- og feriesejlads, har taget duelighedsbevis efter de gældende, frivillige ordninger eller yachtskippereksamen. Dette er fuldstændig korrekt. Det er nemlig stadig et imponerende stort antal fritidssejlere, der viser forståelse for det fornuftige i at besidde visse kundskaber, og som benytter sig af undervisningstilbuddet. I 1984 tog ca. 1.200 personer yachtskippereksamen og ca. 7.000 duelighedsprøve; hertil kommer ca. 5.000, som har taget delprøver.

Man må ikke glemme, at uheld til søs også rammer personer, der har duelighedsbevis, yachtskipperbevis eller for den sags skyld en anden form for bevis. Erhvervsfartøjer udsættes jo også for søulykker, og disses førere har alle en grundig uddannelse bag sig. Efter min mening er der på det uddannelsesmæssige område ikke dokumenteret et behov for indførelse af et obligatorisk duelighedsbevis.

Jeg kan naturligvis ikke se bort fra, at fremtiden kan vise sådanne tendenser i ulykkesstatistikken m.v., at indførelse af en eller anden form for duelighedsbevis for førere af disse fartøjer bliver nødvendigt. Såfremt folketinget vedtager det lovforslag om skibes besætning, som jeg fremsatte den 23. januar 1985, vil jeg imidlertid få bemyndigelse til at fastsætte kvalifikationskrav til skibsførere af fritidsfartøjer under 20 t.

Med fremhævelse af denne række af særlige forhold, som efter min opfattelse taler imod nødvendigheden af indførelse af duelighedsbevis for fritidssejlere i fartøjer over