

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Enhver kan i dag købe sig et lyst- eller fritidsfartøj uden den mindste form for forkundskaber om havet, søvejsregler eller lignende. Man må også gerne sejle fartøjet ud på havet, alene eller med hele familien, stadig uden kendskab til færdselsreglerne til søs.

Af den grund forekommer der årligt overordentlig faretruende situationer med grundstødninger og andre ulykker under sejlads.

Færdselsreglerne til søs er oven i købet langt mere udviklede end de tilsvarende på land. Der er forskel på, hvem man har vigepligt over for, om vedkommende sejler for motor eller sejl – eller begge dele samtidigt.

Landets forskellige sejlklubber yder et godt stykke oplysningsarbejde i sagens tjeneste, og man kan gennem sejlklubberne erhverve sig et duelighedsbevis, men kun hvis man har været på kursus og bestået en prøve, der beviser, at man har kendskab til søvejsregler, navigation, betjening af nødraketter samt praktisk sømandskab.

Problemet er, at mange mennesker ikke mener, der kan opstå problemer – de stammer jo fra vikingerne. De ved da alt om havet, tror de, desværre ofte med katastrofale følger.

Det er af gode grunde en yndet fritidsforøjelse at leje en båd og bare sejle derudad med venner og familie, og det gør man efter en meget nødtørftig instruktion, men kun i bådens tekniske betjening.

Mange fritidssejlere har oplevet situationer med andre sejlere, hvor der tydeligt var problemer med kendskabet til færdselsreglerne til søs.

Da SF i folketingsåret 1984-85 fremsatte dette forslag første gang (B 61), fik det en noget blandet modtagelse, jf. Folketingstidende 1984-85, forhandlingerne sp. 4092 og 4897, tillæg A sp. 2149 og tillæg B sp. 1437.

Argumenterne hos modstanderne handlede om hindring af den »menneskelige frihed« på havet, mens forslaget blev bakket op af redningsfolk, der

kendte konsekvenserne af denne såkaldte frihed. De havde været kaldt ud til faretruende situationer på havet, som kunne have været forhindret af blot almindeligt kendskab til sømandskab.

I denne alvorlige sag skal man jo også gøre sig klart, at en faresituation på havet ikke kun udgør en fare for de forulykkede, men så sandelig også for redningsmandskabet.

Naturligvis kan et »kørekort«, et duelighedsbevis til søs, ikke forhindre farlige situationer i at opstå. Det store antal af lystfartøjer i dag sammen med den forøgede fart (op til 35 sømil/t), de kan skyde, udgør dog en stadig øget fare for ulykker.

Søfartsstyrelsens krav til sikkerheden til søs handler først og fremmest om sikkerheden på selve fartøjet. Her tænkes på gasblus, spritapparater m.v., der kan forårsage brande og eksplosioner og derved udgøre en fare for de ombordværende. Men Søfartsstyrelsen har endnu ikke krævet duelighedsbevis, sådan som det kræves i Tyskland.

Forsikringssselskaberne fører den politik, at forsikringspræmien nedsættes med 10 pct., hvis ejeren er i besiddelse af et duelighedsbevis.

Ellers stilles der kun krav til fritidssejlere, hvis de om bord i båden har en såkaldt VHF-radio. I så fald skal de gennemgå en tyve timers uddannelse med afsluttende prøve for at få et certifikat. En VHF-radio burde være om bord i alle lyst- og fritidsfartøjer. Via den kan de sejlede i fare- og ulykkessituationer få hjælp over Lyngby Radio, f.eks. med tilkald af læge, helikopter eller mand over bord. Herudover kan den bruges til at kalde nærliggende skibe, hvis VHF'en er indstillet på en af arbejdskanalerne.

SF's forslag om duelighedsbevis handler ikke om at hindre menneskets »frie ret« til havet. Det handler om at kræve et vist kendskab til det element, man begiver sig ud på, samt de færdselsregler, der bliver tiltagende nødvendige i kraft af den større mængde af skibe, der sejler hurtigere og hurtigere.

Der skal mere fokus på sikkerheden til søs, så ingen bliver til fare for sig selv eller andre.