

[Horn.]

givet mig anledning til at spørge, om ikke vi kunne komme ind på den samme ordning, som gælder for både over 20 tons: at de skal godkendes; i dette tilfælde måtte man have en ordning med typegodkendelse på samme måde, som vi har det med biler. Jeg kan huske, at da vi lavede færdselsloven, diskuterede vi i mange dage, hvorvidt hver enkelt bil skulle undersøges, men vi kom jo til det resultat, at en typegodkendelse var tilstrækkelig. Den benytter man i dag, og det måtte man også kunne gøre for bådenes vedkommende, og her er der så navnlig tale om disse lette plastbåde, der nærmest er som æggeskaller på vandet, så hvis ikke det er folk, der er sagkyndige eller kendt med at sejle, kan det gå galt i modsætning til, hvad der gælder for træbådene, som har en vægt, der bevirker, at risikoen er mindre. Det ville være rimeligt, om vi fik denne typegodkendelse for små både, og den er let at praktisere, hvis man lægger alt juristeri til side.

Handelsministeren (Knud Thomsen): Lad mig straks svare hr. Horn med at sige, at jeg synes, det er ganske rimeligt at stille dette spørgsmål, som drejer sig om den tragiske drukneulykke, der har fundet sted.

Hr. Horn er i sin motivering inde på, at ulykken skulle skyldes dårlig konstruktion og overbelastning af den benyttede båd. Med hensyn til det første punkt kan jeg oplyse, at båden efter ulykken er blevet nøje undersøgt af eksperter fra statens skibstilsyn, og at det i undersøgelsesrapporten udtales, at jollens flyde- og stabilitetsegenskaber skønnes tilfredsstillende under hensyntagen til en forsvarlig anvendelse på lavt vand ikke for langt fra kysten og med højst 3-4 personer om bord. Det siges videre i rapporten, at ulykken efter undersøgelsen må tilskrives den omstændighed, at båden blev benyttet med fuld belastning i åbent farvand og under dårlige vejrforhold. Båden var uegnet til denne anvendelse, og til trods herfor var ingen af de tre ombordværende forsynet med redningsbælte.

Spørgsmålet om obligatorisk typegodkendelse af fritidsbåde, navnlig sådanne, der er fremstillet af plastic eller glasfiber o. lign., har været under overvejelse i handelsministeriet, og man er her nået frem til den opfattelse, at en typegodkendelse kun vil

kunne gennemføres med en væsentlig udvidelse af administrationen. Hertil kommer, at en effektiv kontrol med en sådan ordnings håndhævelse vil være meget vanskelig.

Endelig kommer hertil, at de fordele, der kunne opnås, formentlig ville være ret illusoriske, bl. a. fordi de forhold, der i langt overvejende grad forårsager ulykkerne, ikke står i forbindelse med dårlige bådkonstruktioner. Det skal jeg om et øjeblik komme tilbage til.

Jeg bør dog nævne, at der under Dansk Varedeklarationsnævn findes et teknisk udvalg, som netop i disse dage er ved at færdiggøre detaljerede krav til mindre bådes konstruktion og egenskaber. Et lignende arbejde foregår i Norge og Sverige, og der er et nøje samarbejde på området. Det kan forventes, at fremstilling og salg af sådanne både i vidt omfang vil blive indrettet efter disse krav.

Langt de fleste af de ulykker af denne art, der er indtruffet i de senere år med fritidsbåde, skyldes ikke de benyttede bådes egne egenskaber, men derimod forkert anvendelse eller ukyndig behandling af bådene tillige med manglende brug af redningsbælter. Jeg er derfor tilbøjelig til at mene, at den vigtigste foranstaltning for at forebygge ulykker er propaganda- og oplysningsvirksomhed. Med henblik herpå har handelsministeriet i efteråret 1967 nedsat et søsportens sikkerhedsråd bestående af repræsentanter for de myndigheder, der har berøring med søsport, og alle søsportens forskellige organisationer. Rådet, som for øvrigt er repræsenteret i Dansk Varedeklarationsnævns udvalg vedrørende bådkonstruktioner, har udført et omfattende propaganda- og oplysningsarbejde, og med den udvikling, der finder sted inden for søsporten, må det forventes, at rådets virksomhed vil få en tilsvarende betydning som den, der udøves af Rådet for større Færdselssikkerhed. Et sådant oplysningsarbejde er tiltrængt og må forventes at ville give et større bidrag til at formindske antallet af ulykker af den karakter, der her er tale om, og som hr. Horns spørgsmål drejer sig om, end en typegodkendelse med de vanskeligheder, der knytter sig til administrationen af den.

Horn: Jeg takker for svaret, og jeg er fuldstændig klar over de vanskeligheder,