

um breyting á lögum nr. 68/1947, um eftirlit með skipum.

Flm.: Karl Guðjónsson, Lúðvík Jósefsson.

1. gr.

Í D-lið 34. gr. laganna bætist nýr tölul., er verði 3. liður, svo hljóðandi (aðrir töluliðir greinarinnar breytist samkv. því):

Á fiskiskipum, sem stærri eru en 12 rúmlestir og ekki hafa björgunarbáta úr tré eða málm, skulu vera gúmmi-björgunarbátar, nægjanlega stórir fyrir alla skipshöfnina.

2. gr.

Við 4. tölul. (verður 5. liður) í D-lið 34. gr. laganna bætist nýr másl., svo hljóðandi:

Með reglugerð um notkun björgunartækja, er ráðuneytið setur, skal tryggja það, að sjómönnum verði kennd meðferð gúmmi-björgunarbáta.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp efnislega samhljóða þessu fluttum við á síðasta þingi, en það fékk þá ekki afgreiðslu og er því flutt hér að nýju.

Greinargerð sú, er frumvarpinu fylgdi, var svo hljóðandi:

„Í lögum um eftirlit með skipum er gert ráð fyrir því, að á öllum skipum, þar sem því verður við komið, sé skylda að hafa björgunarbáta til öryggis skipshöfn og farþegum. Munu og allir sammála um nauðsyn og réttmæti þeirra lagaákvæða.

En þegar þau lög voru sett, mun löggjafinn ekki hafa séð til þess neina möguleika, að slíkum öryggisútbúnaði yrði komið fyrir með neinu skaplegu móti á vélbátunum almennt, enda vissu menn þá ekki skil á annarri gerð björgunarbáta en tiltölulega þungum og fyrirferðarmiklum tré- eða málmbátum.

En tækninni fleygir fram, og nú hafa allmargir vélbátæigendur búið fiskiskip sín gúmmibátum til öryggis skipshöfninni. Slíkir bátar eru fyrirferðarlitlir og léttir, svo að vandalaust er að koma þeim fyrir jafnvel í hinum minnstu þilfarsbátum. Gúmmibátarnir hafa þegar borgið mörgum mannlífum og sannað það í reynd, að þeir koma að gagni.

Í Vestmannaeyjum hafa þeir verið í vélbátum síðustu 4 vertíðir, fyrst aðeins í fáum bátum, en nú munu þeir komnir í flesta eða alla Eyja-báta.

Á því stutta tímabili, sem reynsla er af tækjum þessum í Vestmannaeyjum, hafa 3 bátar farizt, og er fullvist að enginn maður af neinum þeirra hefði haldið lífi án gúmmibátanna. En af þessum bátum björguðust menn sem hér segir:

Af m/b Veigu, er fórst 15. apríl 1952	6	menn
— — Guðrúnu, er fórst 23. febr. 1953	4	—
— — Glað, er fórst 11. apríl 1954	8	—

Samtals bjargast á gúmmibátum s. l. 3 vertíðir 18 menn

Þessi reynsla sannar það fullkomlega, að gúmmibátarnir, sem menn höfðu takmarkaða trú á í upphafi, koma að miklu gagni, og verður að teljast fullkomlega tímabært, að tryggt sé með lagasetningu, að þeir verði framvegis í hverjum þeim fiskibát, er sækir út fyrir grynnstu mið og ekki hefur hina stærri björgunarbáta innanborðs.

En meðferð þessara báta hefur til þessa ekki verið kennd sjómönnum svo sem vert væri, og þarf að tryggja með reglugerðarákvæðum, að sjómenn fái nauðsynlega fræðslu um rétta meðferð þeirra, og væri eðlilegt að leita um það efni samvinnu við Slysavarnarfélag Íslands.“

Frá því að þessi upprunalega greinargerð var skráð, hefur það bætzt við reynslu á tækjum þeim, er hér um ræðir, að hinn 15. sept. 1955 sökk vélbáturinn Halkion frá Vestmannaeyjum og áhöfnin, 7 menn, bjargaðist á gúmmi-björgunarbát yfir í annan vélbát.

En þrátt fyrir alla fengna reynslu munu enn allmargir vélbátar gerðir út án þessara öryggistækja, enda eru útgerðarmenn eða útgerðarfélag óskyld til þess að lögum að hafa þau í fiskibátum sínum.

Við flutningsmenn lítum svo á, að óverjandi sé að tregðast lengur við að lög-
hljóða jafn sjálfsögð öryggistæki og sannast hefur að gúmmibjörgunarbátarnir eru, og væntum þess því, að frumvarp þetta verði tekið í lög á þessu þingi.