

Sþ. **146. Tillaga til þingsályktunar** [120. mál]
um rannsókn á reki gúmbjörgunarbáta o. fl.

Flm.: Pétur Sigurðsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram hið fyrsta ítarlega rannsókn á reki gúmbjörgunarbáta við mismunandi veðurskilyrði á hafinu um-

hverfis Ísland, enn fremur á búnaði bátanna, þar á meðal radíósenditækjum, sem staðsett væru í þeim. Skal Sjóslysanefnd hafa forgöngu um rannsókn þessa, en kostnaður allur greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Þáttill. þessi var flutt á síðasta þingi, en varð þá eigi útrædd. Með henni fylgdi svofelld grg. þá:

„Þegar eldur kom upp í útjaðri byggðar í Vestmannaeyjum, þótti ganga kraftaverki næst, að til lands tókst að flytja nær alla íbúa eyjanna á skömmum tíma, án þess að nokkur slys á fólki hlytust af.

Nokkrum vikum áður en náttúruhamfarir þessar hófust urðu miklar umræður á Alþingi um tryggingarmál sjómanna. Þótt fram kæmu í þeim umræðum mismunandi skoðun á bótaupphæðum og fyrirkomulagi slíkra trygginga, dró enginn í efa þá sérstöku hættu, sem stétt sjómanna okkar býr við í starfi sínu. Enda hefur legið fyrir um langan tíma sem tölfræðileg staðreynd, að reikna megi með, að ákveðið hlutfall þeirra, sem sjómennsku stunda hér við land, láti líf sitt í starfi árlega.

En kaldhæðnisleg hlýtur sú staðreynd að vera fyrir þá, sem allar tryggingar sjómanna telja vera of góðar tryggingar, að þurfa að hafa í huga, að um líkt leyti og náttúruhamfarirnar miklu í Vestmannaeyjum standa yfir, eru íslenskir sjómenn að láta líf sitt vegna náttúruhamfara, ekki langt undan.

Í janúar og febrúar í ár hafa 12 íslenskir sjómenn látið líf sitt í starfi og 5 færeyskir. Af þeim fórust 9 íslenskir og allir þeir færeysku með tveim skipum, sem fórust með allri áhöfn, einn féll útbyrðis og tveir drukknuðu í höfnum. Tala þeirra íslensku sjómanna, sem farist hafa frá síðasta sjómannaþingi til loka febrúar í ár, er nú samtals 23.

Þrátt fyrir bættar líf- og örorkutryggingar sjómanna má að sjálfsögðu ekkert lát verða á, að áfram sé unnið að auknu öryggi sjófarenda. Sannleikurinn er líka sá, að í dag eigum við hina hæfustu menn, sem að þessu vinna, bæði hjá Slysavarnarfélagi Íslands og Sjóslysanefnd. Þá er bæði rétt og skylt að geta þess, að flestir skipstjórar og útgerðarmenn kappkosta að hafa öryggisútbúnað skipanna í sem bestu lagi og nokkrir hafa sérstöðu um leitun slíkra hjálpartækja og búnað skipa sinna á þessu sviði fram yfir það, sem reglur segja um.

Flest sjóslys sýna fram á eitt og annað fyrir þá, sem áhuga hafa á, og lærdóm má draga af. Enn fremur vekja þau spurningar, sem nauðsynlegt er að fá svar við.

Síðasta sjóslysið hér við land, er v/s Sjóstjarnan fórst, og sú umfangsmikla leit, sem þá átti sér stað frá innlendum og erlendum skipum og flugvélum, segir okkur, að í ýmsu sé ábótavant um vitneskju okkar á því, hvaða áhrif vindar og straumar hafi á rek gúmbjörgunarbáta af ýmsum stærðum með mismunandi hleðslu.

Straumar eru mismunandi að stefnu og styrkleika, og liggur ekki of mikið af fróðleik þar um fyrir skipstjórnendum, þótt vel hafi verið að unnið hin síðari ár. Vindhraði og sjávarrót er breytilegt, en áhrif þessara afla sameiginlega á rek björgunarbáta hafa lítt verið könnuð hér við land við aðstæður, sem til verða, þegar þessir þættir, sem nefndir hafa verið, fara nokkrir eða allir saman. Þetta þarf að gera víða við landið sérstaklega á hafsvæðum, þar sem einn þessara þátta hefur meiri áhrif en annar. Þess skal getið, að sú er álitnið, að vindur hafi meiri áhrif á rek slíkra báta en almennt hefur verið talið til þessa, þótt hleðsla og djúprista hafi þar einhver áhrif á.

Gúmbjörgunarbátarnir hafa þegar bjargað fjölda mannlífa hér við land. En gerð þeirra og búnaður hlýtur að verða áfram sem hingað til undir gagnrýni og til endurskoðunar með frekara öryggi í huga.

Það, sem nú þarf sérstaklega að kanna, er, hvernig megi búa báta þessa, svo að þeir verði betur séðir í augnmáli en nú er, enn fremur um ratsjárendurskinsmerki á bátana eða að hægt verði að gera þá sjálfa endurskinshæfa, að ekki sé talað um rannsókn á því, með hvaða hætti sé hægt að koma fyrir í bátunum sjálf-

virðum radió-s sendi á neyðarbylgju, sem fari af stað, þegar báturinn blæs upp. Fleira má að sjálfsögðu upp telja, og á það mun minnst í framsögu fyrir tillögu þessari.

Þegar flm. þessarar tillögu flutti ásamt fleiri þingmönnum fyrir rúmum áratug hér á Alþingi þáttill. um daglegt eftirlit með fiskiskipum, að gefnu tilefni, þótti mörgum úr röðum sjómanna og þeirra, sem að slysavarnamálum unnu, seint ganga með framkvæmd till. Enda fór svo, að Slysavarnafélagið og samtök skipstjórnarmanna beittu sér fyrir framgangi málsins. Tilkynningarskyldan, sem nú starfar allan sólarhringinn og er rekin á vegum Slysavarnafélagsins, hefur stóreflst á síðustu árum með heill og öryggi sjófarenda í huga auk mikilsháttar þjónustuhlutverks fyrir fjölskyldur sjómanna og útgerðarmanna.

Með þeirri till., sem hér er flutt, ef samþykkt verður, er verið að slá föstu um vilja Alþingis til að leggja í þann kostnað, sem af slíkri rannsókn leiðir. Ágreiningur verður ekki meðal sjómanna um forustu málsins. Þeir bera traust til Sjóslysaneftndar og þeirra aðila, sem að henni standa, en þar er Slysavarnafélag Íslands einn aðila, auk fulltrúa Siglingamálastofnunar, útgerðarmanna og sjómanna, bæði yfir- og undirmanna.

Þess er því að vænta, að aðilar þessir hefjist þegar handa um framkvæmd till. þessarar, ef Alþingi veitir samþykki sitt þar til.“