

Tillaga til þingsályktunar

um endurbætur björgunarskipa.

Flm.: Jón Gunnarsson, Björn Valur Gíslason,
Gunnar Bragi Sveinsson, Oddný G. Harðardóttir.

Alþingi ályktar að fela innanríkisráðherra að gera samkomulag við Slysavarnafélagið Landsbjörg um endurbætur og viðhald björgunarskipa á árunum 2014–2021. Einnig ályktar Alþingi að fela innanríkisráðherra að kanna þörf og möguleika á að fá enn öflugri skip á tiltekna staði á landinu.

Greinargerð.

Tillaga sama efnis var áður lögð fram á 135. löggjafarþingi (þskj. 778 í 488. máli) og 136. löggjafarþingi (þskj. 27 í 27. máli).

Árið 1989 kom björgunarskipið Henry A. Hálfðanarson og leysti þar með af hólmi björgunarbátinn Gísli J. Johnsen sem staðsettur hafði verið í Reykjavíkurhöfn frá árinu 1956. Saga björgunarskipa- og báta fyrir og um miðja öldina verður ekki rakin frekar hér.

Það var svo árið 1993 sem björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein kom til Sandgerðis og má þar með segja að markviss uppbygging björgunarskipa hafi hafist þótt nokkur ár hafi liðið þar til næstu skip kæmu. Slysavarnafélagið hefur stuðlað að skipulegri uppbyggingu öflugra björgunarskipa hringinn um kring um landið með tilliti til sjósóknar og aðstæðna. Á árunum 1996–7 voru fimm björgunarskip keypt frá Þýsku og hollensku sjóbjörgunarfélögum og voru þau staðsett á Rífi, Ísafirði, Siglufirði, Raufarhöfn og Norðfirði. Árið 1998 kom svo ARUN-björgunarskip til Grindavíkur sem keypt hafði verið frá Konunglega breska sjóbjörgunarfélaginu. Við sameiningu SVFÍ og Landsbjargar árið 1999 bættist björgunarskipið Þór í Vestmannaeyjum við björgunarskipaflota félagsins og voru skipin þá alls orðin níu talsins. Fljótlega eftir sameiningu var markvisst farið í að endurnýja gömlu Þýsku og hollensku björgunarskipin. Þar sem ARUN-skipin þóttu henta afar vel við íslenskar aðstæður og vera hagkvæm í rekstri var talið skynsamlegt að stefna að því að hafa öll björgunarskipin þeirrar gerðar. Þótti það ekki síður kostur með tilliti til samræmdrar þjálfunar og viðhalds. Breska félagið var á þeim tíma að skipta út ARUN-björgunarskipum fyrir ný og stærri skip og gafst Slysavarnafélaginu Landsbjörg þar kjörið tækifæri til þess endurnýja eldri skip félagsins ásamt því að fjölga björgunarskipunum og loka þar með hringnum. Hringnum var lokað árið 2005, m.a. með styrkveitingu frá Alþingi, árið 2005 þegar skip voru keypt til Skagastrandar og Hafnar í Hornafirði, en á árinu 2004 höfðu skip verið staðsett í Hafnarfirði, á Patreksfirði og á Vopnafirði. Endurnýjun björgunarskipaflotans lauk árið 2006. Þar með voru björgunarskipin orðin 14 talsins, þar af 13 sömu gerðar, og gátu brugðist við á hafsvæði A1 kringum Ísland og náð þar til hvaða staðar sem er á fimm til sex klukkustundum.

Ljóst er að þörfin fyrir björgunarskipin er mikil en á árinu 2010 voru 76 útköll skráð á landsvísu eða um fimm á hvert skip. Þetta eru eingöngu útköll þar sem hætta eða vá er talin vera fyrir hendi. Þar að auki sinna björgunarskipin ótal öðrum verkefnum og æfingum, m.a.

með þylum og varðskipum Landhelgisgæslunnar. Árið 2005 var gerður samningur milli Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Landhelgisgæslu Íslands og dómsmálaráðuneytisins þar sem m.a. er fjallað um nýtingu Landhelgisgæslunnar á björgunarskipunum til eftirlitsstarfa. Starfsmenn Landhelgisgæslunnar hafa haldið námskeið fyrir hluta af áhöfnum björgunarskipanna til að uppfylla þau skilyrði sem Landhelgisgæslan setur.

Flest skip, sem Slysavarnafélagið Landsbjörg notar nú, eru svokölluð ARUN-björgunarskip sem eru talin mjög örugg og hafa reynst afar vel við íslenskar aðstæður. Þessi skip voru keypt notuð af Konunglegu breska sjóbjörgunarfélaginu í mjög góðu ásigkomulagi. Skipin höfðu reglulega farið í skipulagt viðhald, svokallaða klössun, en nú er svo komið að tvö til þrjú skip þurfa nauðsynlega á slíkri klössun að halda. Helst þyrfti að skipta um vélar í þeim þar sem þær eru orðnar of gamlar og slitnar en erfitt er að fá varahluti í þær. Að auki þarf að endurnýja eitt skip að fullu. Með nýjum og öflugri vélum fengist meiri ganghraði, meiri langdrægni og rekstraröryggi ásamt því að eldsneytiseyðsla, og þar með rekstrarkostnaður, mundi lækka umtalsvert.

Búast má við að öll önnur skip í björgunarskipaflotanum þurfi jafnframt slíka klössun á næstu 10 árum. Einnig eru tæki og búnaður að einhverju leyti úrelt en gríðarleg þróun hefur orðið í siglinga- og leiðsögutækjabúnaði síðustu ár og því er nauðsynlegt að endurnýja hann. Þar sem skrokkur og yfirbygging skipanna er í mjög góðu ástandi er talið hagkvæmt að fara í slíkar aðgerðir þar sem skipin endist þá a.m.k. í 15 ár til viðbótar. Líklegt er að kostnaður sé 20–30 millj. kr. á skip án virðisaukaskatts en líklega mundi nýsmíði á einu samsvarandi skipi ekki kosta undir 350–400 millj. kr.

Í maí 2006 skilaði faghópur um staðsetningu björgunarskipa Slysavarnafélagsins Landsbjargar skýrslu til stjórnar félagsins. Árið 2010 fól stjórnin öðrum faghóp að yfirfara skýrsluna frá 2006 og skilaði sá hópur af sér skýrslu í maí 2011. Skýrslan liggur nú fyrir og er full ástæða til að skoða málið nánar, taka mið af breyttum aðstæðum og breyttum tímum og hlutast til um að tryggd verði að Slysavarnafélagið Landsbjörg fái staðið fyrir eðlilegri og nauðsynlegri endurnýjun björgunarskipaflotans.

Í þessu ljósi leggja flutningsmenn til að Alþingi álykti að fela innanríkisráðherra að gera samkomulag við Slysavarnafélagið Landsbjörg um endurbætur og viðhald björgunarskipa á árunum 2014–2021. Telja flutningsmenn eðlilegt að slíkt samkomulag feli m.a. í sér fjárframlag af hálfu ríkissjóðs að fjárhæð 30 millj. kr. hvert samkomulagsár miðað við verðlag ársins 2012. Þá leggja flutningsmenn til að innanríkisráðherra verði enn fremur falið að kanna þörf og möguleika á að fá enn öflugri skip á tiltekna staði á landinu.

Fylgiskjal.**Útbreiðsla björgunarskipa.**

(<http://www.landsbjorg.is/bjorgunarsveitir/sjobjorgun/bjorgunarskip>)



