

Sp.

5. Tillaga til þingsályktunar

[5. mál]

um eflingu landhelgisgæzlunnar og aukna vernd íslenzkra fiskiskipa.

Flm.: Sigurður Bjarnason, Pétur Ottesen, Ólafur Thors, Jóhann Jósefsson, Bjarni Benediktsson, Sigurður Ágústsson, Gunnar Thoroddsen, Kjartan J. Jóhannsson, Jóhann Hafstein, Magnús Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta nú þegar hefjast handa um byggingu nýrra og fullkominna varðskipa; enn fremur að leigja þegar í stað hentug skip til eftirlits og verndar fiskiskipaflota Íslendinga við strendur landsins og gera aðrar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að bæjja þeirri hættu frá íslenzkum sjómönnum og skipum þeirra, sem átökin um fiskveiðitakmörkin hafa í för með sér.

Heimilast ríkisstjórninni að verja fé úr landhelgissjóði og ríkissjóði til framkvæmdar þessum ráðstöfunum.

Greinargerð.

Með útfærslu fiskveiðitakmarka Íslands í 12 sjómílur hefur skapast stóraukin þörf fyrir bættu landhelgisgæzlu.

Íslenzka landhelgisgæzlan hefur nú á að skipa 6 skipum. Eru það varðskipin Þór, sem er 700 tonn að stærð og gengur 18 sjómílur, og Ægir, sem er 500 tonn að stærð og gengur 13 sjómílur. Ægir er byggður árið 1929 og Þór árið 1951. Var samningur gerður um smíði hans árið 1948 og þá höfð í huga fyrirhuguð útfærsla landhelginnar, sem síðan kom til framkvæmda árin 1950 og 1952.

Þá hefur landhelgisgæzlan á að skipa varðbátunum Sæbjörgu, sem byggð er árið 1937 og er nú um 100 tonn að stærð, Óðni, byggðum 1938, tæp 100 tonn að stærð, Maríu Júlíu, sem byggð er árið 1950 og er 130 tonn að stærð, og Albert, sem byggður er árið 1957 og er um 200 tonn að stærð. Einnig hefur landhelgisgæzlan leigt vitaskipið Hermóð, sem byggt er árið 1947 og er um 200 tonn að stærð. Ganghraði ofangreindra varðbáta er frá 9 til 13½ míla.

Loks á landhelgisgæzlan eina flugvél til afnota við gæzluna. Var hún tekin í notkun árið 1955, og hefur orðið af henni mikið gagn.

Notkun flugvélar við landhelgisgæzluna hófst fyrst að ráði árið 1952, eftir að hin nýja friðunarreglugerð hafði tekið gildi. Voru þá notaðar leiguflugvélar við gæzluna. Síðan hefur fluggæzlan verið skipulögð betur og er nú merkilegur þáttur landhelgisgæzlunnar.

Fljótlega eftir að flóum og fjörðum hafði verið lokað og fiskveiðitakmörkin færð út í 4 mílur árið 1952, þótti sýnt, að skipakostur landhelgisgæzlunnar væri ekki nægur þrátt fyrir byggingu Þórs, sem var langsamlega stærsta og ganghraðasta skip hennar. Árið 1956 flutti því þáverandi dómsmálaráðherra tillögu um það, að nýtt varðskip skyldi byggt. Samþykkti Alþingi þá tillögu hinn 28. marz það ár. Var ríkisstjórninni þar með veitt heimild til þess að hefja undirbúning að smíði nýs varðskips. Jafnframt var heimilað að verja fé úr Landhelgissjóði Íslands til byrjunarframkvæmda við smíði skipsins.

Þessi heimild hefur ekki enn þá verið notuð, og ekki hefur verið hafizt handa um byggingu nýs skips. Kemur það sér mjög bagalega nú, eftir að fiskveiðitakmörkin hafa verið færð út í 12 sjómílur og þörf hefur skapast fyrir stórauðna landhelgisgæzlu.

Óhjákvæmilegt er, að úr þessu verði bætt hið skjótasta. Flutningsmenn þessarar tillögu leggja því til, að Alþingi skori á ríkisstjórnina að láta nú þegar hefjast handa um byggingu nýrra og fullkominna varðskipa. Er það skoðun flutningsmanna, að þörf muni vera á tveimur nýjum ganghröðum og fullkomnum skipum.

Öllum hlýtur að vera ljóst, að útfærsla fiskveiðitakmarkanna í 12 sjómílur krefst aukins skipakosts við landhelgisgæzluna, jafnvel án tillits til þess óvenjulega

ástands, sem nú ríkir á miðunum við strendur Íslands, en eins og kunnugt er, hefur brezki flotinn hindrað íslensk varðskip með ofbeldi í því að verja hin nýju fiskveiðitakmörk og koma lögum yfir landhelgisbrjótana.

Bygging nýrra varðskipa og stórbætt landhelgisgæzla er aðkallandi nauðsyn. Íslenska þjóðin stendur nú í örlogaríkri baráttu fyrir rétti sínum til verndar fiskimiðunum umhverfis land sitt. Engra framkvæmanlegra úrræða má láta ófreistað til þess að tryggja þennan rétt þjóðarinnar.

Þá er það einnig ljóst, að mikil og geigvænleg hættu vofir nú yfir vélbátalota Íslendinga og veiðarfærum hans, þegar hann hefur haust- og vetrarvertíð. Stafar sú hættu fyrst og fremst frá þeim togurum, sem stjórnað er af mönnum, sem eru fullir óvildar gegn Íslendingum fyrir ráðstafanir þeirra í landhelgismálinu. Á undanförunum árum hefur það hent, að brezkir togarar hafa siglt á íslenska fiskibáta með þeim árangri, að íslenskir sjómenn hafa farizt. Síðast á s. l. vori lá við borð, að brezkur togari sigldi niður lítinn vélbát með 5 mönnum út af Ísafjarðardjúpi.

Vegna anna landhelgisgæzlunnar og varðskipa hennar við sjálf gæzlustörfin gagnvart erlendum landhelgisbrjótum er auðsýnt, að hún getur ekki sinnt eftirlitinu með bátalotanum eins vel og skyldi á komandi vertíð, ef það ástand ríkir þá, sem nú ríkir á miðunum. Til þess ber þess vegna brýna nauðsyn, að landhelgisgæzlan fái heimild til þess að leigja nú þegar hentug skip til að stunda eftirlit og vernd bátalotans á komandi vetri.

Hér skal ekki um það fullyrt, hve mörg skip mundi þurfa að leigja í þessum tilgangi. En augljóst er, að slík eftirlitsskip með bátalotanum yrðu á vetrarvertíðinni að vera fyrir Vestfjörðum, við Suðausturland, við Vestmannaeyjar og á Selvogsbanka, á Faxaflóa og Breiðafirði. Fjöldi eftirlitsskipanna færi nokkuð eftir stærð þeirra.

Til þess að auka öryggi bátalotans og bægja yfirvofandi hættu frá sjómönnum hans, koma aðrar ráðstafanir til greina, til dæmis bætt talstöðvasamband milli bátanna og lands. Enn fremur væri mikils virði, að talstöð væri alltaf opin á neyðarbylgju í hverjum einasta fiskibát. Fiskibátar nágrannþjóða okkar eru einnig farnir að nota lítil senditæki, sem senda út neyðarkall „automatiskt“, þegar þörf er á. Með notkun slíkra tækja skapast stórauðnir möguleikar fyrir því að finna báta, sem eru í hættu staddir.

Þá er og nauðsynlegt, að hver einasti fiskibátur hafi radarmerki í mastri, þannig að hann verði auðveldlega greindur í ratsjám. En mikill misbrestur vill oft verða á því, að litlir vélbátar komi fram á ratsjám stærri skipa.

Loks kemur mjög til athugunar að auka fluggæzluna, bæði í þágu landhelgisgæzlunnar og vegna eftirlitsins með bátalotanum.

Þá er það einnig þýðingarmikið atriði, að bátarnir hjálpi hver öðrum eftir fremsta megni, þegar þörf er á. Má í því sambandi benda á, að vátryggingarfélag hækki greiðslu til bátanna fyrir slíkar björgunarráðstafanir. Undanfarið hafa þeir aðeins fengið smágreiðslur fyrir slíka aðstoð, sem ekki hafa verið í samræmi við útlagðan kostnað við björgunarstörfin.

Allt þetta verður að taka til skjótrar yfirvegunar og framkvæmda. Hér er vissulega mikið í húfi. Einstæðar ofbeldisaðgerðir landhelgisbrjótanna hafa leitt mikla hættu yfir sjómenn vélbátalotans og veiðarfæri þeirra. Raunhæfar ráðstafanir verður að gera þegar i stað til þess að bægja þeirri hættu frá. En þar að auki er efling landhelgisgæzlunnar þjóðinni hið mesta metnaðar- og hagsmunamál. Baráttan fyrir vernd fiskimiðanna er snar þáttur íslenskrar sjálfstæðisbaráttu. Fiskveiðarnar eru hyrningarsteinninn íslenskra bjargræðisvega. Þess vegna stendur öll þjóðin sameinuð í baráttunni gegn rányrkjunni og mun ekki hika við að leggja á sig fjárhagslegar byrðar til þess að halda uppi óhjákvæmilegri réttarvörzlu og lífsnauðsynlegu eftirliti með fiskiskipalota sínum. Það er því von flutningsmanna þessarar tillögu, að hún fái góðar undirtektir og skjóta afgreiðslu á Alþingi.