

Sþ.

373. Tillaga til þingsályktunar

[172. mál]

um, hvernig daglega megi fylgjast með ferðum íslenzkra fiskiskipa.

Flm.: Pétur Sigurðsson, Jón Árnason, Matthías Á. Mathiesen, Einar Ingimundarson, Jónas G. Rafnar, Alfreð Gíslason bæjarstjóri, Gísli Jónsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að athuga og gera tillögur um, hvaða ráðstafanir þurfi að gera, til þess að samband megi hafa við íslensk fiskveiðiskip á ákveðnum tímum sólarhringsins, og þannig verði fylgzt með, hvar þau eru stödd hverju sinni, svo að hjálp megi berast hið fyrsta, ef slys ber að höndum eða skipi hlekkist á.

Athugun þessa skal gera í samráði við Slysavarnafélag Íslands og samtök sjómanna og útvegsmanna.

Greinargerð.

Hin miklu sjóslys, sem orðið hafa hér við land á þessum vetri, hafa höggvið stórt skarð í sveit íslenzkra sjómanna. Við þessi slys eru mörg heimili harmi slegin. Það þekkir íslenska þjóðin, sem svo oft hefur orðið að færa þungar fórnir á altari Ægis í sinni hörðu lífsbaráttu. Nú á aðeins tæpum mánuði hafa mörg heimili misst fyrirvinnu sína og þrjátíu börn orðið föðurlaus. Fyrir mannfáa þjóð er þetta mikil blóðtaka, sem aldrei verður bætt.

Þegar á þetta er horft, hlýtur sú spurning að vakna, hvort ekki sé hægt enn frekar en gert hefur verið að draga úr eða fyrirbyggja alveg sum þeirra slysa, sem orðið hafa að undanfögnu.

Við hamfarir náttúrunnar ræður enginn, en nútímataekni þekkir margar leiðir, sem skapa aukið öryggi, ekki aðeins fyrir sjófarendur, sem lenda í kasti við náttúruöflin, heldur og þá, sem önnur slys henda.

Engri þjóð er mannlífið jafnmikils virði og Íslendingum. Því má ekkert til spara, er verða mætti til að auka öryggi sjómanna okkar og annarra landsmanna, sem hættustörf vinna. Þegar vélskipið Stuðlaberg frá Seyðisfirði fórst með allri áhöfn, ellefu manns, undan Stafnesi nú fyrir skömmu, brá mörgum ónotalega við, fyrst og fremst vegna hins hörmulega mannskaða, en einnig vegna þess, að skip þetta ferst svo að segja við bæjardyr fjölbýlasta landshlutans, við fjölfarna siglingaleið, í veðri, sem sjómenn hafa sagt að ekki hafi verið tiltakanlega slæmt, og að margir dagar líða, unz sú staðreynd er ljós, að nýtt og glæsilegt skip, sem er á leið til hafnar, hefur farizt með allri áhöfn.

Hvað gerzt hefur, eftir að skipið verður fyrir því áfalli, er reið því að fullu, verður aldrei upplýst. En sú spurning hlýtur að vakna í hugum þeirra, er til sjómenskunnar þekkja, hvort einhverjum hefði mátt bjarga, ef fyrr hefði verið vitað um, að skipinu hafði hlekkzt á.

Komust einhverjir í gúmmibát, á brak úr skipinu eða jafnvel til lands?

Við þessum spurningum fæst aldrei svar.

Flm. þessarar þáttill. er kunnugt um, að sjómenn og útvegsmenn hafa rætt um það í sínum röðum, hvort ekki mætti fylgjast betur með ferðum fiskiskipa okkar en raun beri vitni um, þannig að hjálp mætti berast sem fyrst, ef slys bæri að höndum eða skipi hlekkist á.

Till. er borin fram til þess að sameina þá krafta, sem bezta þekkingu hafa á þessum málum, í samráði við þann félagsskap, sem alla tíð hefur með ráðum og dáð stuðlað að auknu öryggi sjófarenda, Slysavarnafélag Íslands.

Í a. m. k. einni af stærri verstöðvum landsins er svokölluð „tilkynningarskylda“ bátáformanna við stöðvar í landi, sem þeir eru skyldugir að hafa samband við á ákveðnum tímum sólarhringsins. Sjálfsagt virðist, að athugun fari fram á því, hvaða ráðstafanir þurfi að gera til þess, að þessi venja verði ekki aðeins bundin við eina verstöð, heldur landið allt.