

Tillaga til þingsályktunar

um endurbætur björgunarskipa.

Flm.: Jón Gunnarsson, Gunnar Svavarsson, Árni Þór Sigurðsson,
Guðjón A. Kristjánsson, Magnús Stefánsson.

Alþingi ályktar að fela dómsmálaráðherra að beita sér fyrir því að ráðist verði í markvissar endurbætur björgunarskipa á árunum 2009–2014. Einnig ályktar Alþingi að könnuð verði þörf og möguleikar á að fá enn öflugri skip á tiltekna staði á landinu.

Greinargerð.

Árið 2002 var markvisst byrjað á því að endurnýja og efla björgunarskipaflota Slysavarnafélagsins Landsbjargar og hefur bæst við skipaflotann síðan þá. Nú eru björgunarskip Landsbjargar 14 talsins og eru þau staðsett þar sem slysaþætta er talin mest vegna sjósóknar. Útbreiðsla björgunarskipanna er því nú orðin mjög ásættanleg og lætur nærri að dekkun á A1-hafsvæðinu náist á um 5–6 tímum eftir útkall (sjá fylgiskjal).

Ljóst er að þörfin fyrir björgunarskipin er mikil en á árinu 2006 voru 96 útköll skráð á landsvísu eða tæplega sjö á hvert skip. Það 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 þyrlum og varðskipum Landhelgisgæslunnar. Lætur nærri að keyrslutími á hvert skip sé 200–300 stundir á ári. Árið 2005 var gerður samningur milli Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Landhelgisgæslu Íslands og dómsmálaráðuneytisins um nýtingu Landhelgisgæslunnar á björgunarskipunum til eftirlitsstarfa. Starfsmenn Landhelgisgæslunnar hafa þegar haldið námskeið fyrir hluta af áhöfnum björgunarskipanna til að uppfylla þau skilyrði sem Landhelgisgæslan setur.

Þau 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 bresku sjóbjörgunarsamtökunum í mjög góðu ásigkomulagi. Skipin höfðu reglulega farið í skipulagt viðhald, svokallaða klössun, en nú er svo komið að þrjú til fjögur elstu skipin þurfa að fara í slíka klössun. M.a. þarf að skipta um vélar þar sem þær eru orðnar of gamlar og slitnar en erfitt er að fá varahluti í þær. 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 skipaflotanum þurfi jafnframt slíka klössun á næstu 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 u.þ.b. 20 millj. kr. á skip án virðisaukaskatts en líklega mundi nýsmíði á samsvarandi skipi ekki kosta undir 150 millj. kr.

Slysavarnafélagið Landsbjörg skipaði fyrir nokkru nefnd í samstarfi við Landhelgisgæsluna sem falið var að skoða staðsetningu björgunarskipanna og athuga einnig hvort ástæða væri til að fá stærri og öflugri skip, sem rekin væru á sama grunni og núverandi skip, á staði þar sem aðstæður í hafinu geta verið erfiðari. Nefndina skipuðu skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna og skipherra hjá Landhelgisgæslunni auk fyrrverandi yfirmanns tilkynningaskyldunnar. Niðurstaða þessa hóps liggur fyrir og full ástæða er til að skoða málið nánar.

Fylgiskjal.

Útbreiðsla björgunarskipa.

