

Nd.

114. Frumvarp til laga

[102. mál]

um tilkynningarskyldu íslenskra skipa.

Flm.: Pétur Sigurðsson.

1. gr.

Öll íslensk skip, sem búin eru talstöð, önnur en varðskip, skulu tilkynna:

- a) brottför skipsins úr höfn;
- b) staðsetningu skipsins a. m. k. einu sinni á sólarhring, fiskiskip samkvæmt ákvörðun eftirlitsmiðstöðvar og farþegaskip eftir aðstæðum;
- c) komu skipsins í höfn.

2. gr.

Texti tilkynningarinnar skal vera sem hér segir:

Við brottför: Skipsheiti, kallmerki eða skipaskrárnúmer, brottfararstaður og tími.

Á sjó: Skipsheiti, kallmerki eða skipaskrárnúmer, reitnúmer, stefna og tími.

Við komu í höfn: Skipsheiti, kallmerki eða skipaskrárnúmer, komustaður og tími.

3. gr.

Öllu hafsvæðinu í kringum landið skal skipt í tilkynningarreiti. Við tilkynningum af reitum þessum taki síðan strandstöðvar, beint eða um aðrar stöðvar ef beint samband næst ekki. Tilkynningarnar skal senda strax til eftirlitsmiðstöðvar, sem fylgist með að engar skyldutilkynningar vanti. Telji eftirlitsmiðstöðin að ástæða sé til eftirgrennslunar, leitar eða björgunar, skal hún þegar gera nauðsynlegar ráðstafanir og hafa um þær samráð við alla þá aðila er aðstoð geta veitt við eftirgrennslan, leit eða björgun.

4. gr.

Náist ekki beint samband við landstöðvar, skal tilkynna með aðstoð eftirlitsskipis, sé það á miðunum, annars um önnur skip.

5. gr.

Fiskibátar, sem eigi eru búnir talstöðvum, skulu tilkynna viðkomandi eftirlitsstöð eða þeim, er hún tilnefnir, brottför sína, áformaðar ferðir og komu.

6. gr.

Stærð tilkynningarreita þeirra, sem um ræðir í 3. gr., ákvarðast af eftirlitsmiðstöð í Reykjavík og skal hún sjá um útgáfu og dreifingu reitakorta.

Sé reitakort ekki fyrir hendi skal gefa staðarákvörðun í breidd og lengd.

7. gr.

Landssími Íslands skal sjá um að strandstöðvar séu til staðar til móttöku þessara tilkynninga og áframhaldandi sendingar þeirra til eftirlitsmiðstöðvar.

Landssíminn skal einnig sjá um, að skipum á þeim hafsvæðum hér við land, sem búa við mjög slæm móttökuskilyrði, verði bætt aðstaðan með uppsetningu nýrra strandstöðva.

8. gr.

Slysavarnafélag Íslands fer með yfirstjórn Tilkynningaskyldunnar og eftirlitsmiðstöðvarinnar í Reykjavík.

9. gr.

Fyrir þjónustu Tilkynningaskyldunnar greiða eigendur skipanna til Landssíma Íslands ákveðið gjald. Skal það miðast við stærð skips og fara minnkandi eftir því sem skipin eru stærri.

10. gr.

Brot gegn lögum þessum varða sektum sem fari hækkandi við ítrekuð brot. Sektarfé skal renna til Tilkynningaskyldunnar.

11. gr.

Allur kostnaður við Tilkynningaskylduna, þar með talinn síma- og húsnæðis-kostnaður, greiðist úr ríkissjóði.

12. gr.

Sjávarútvegsráðherra ákveður með reglugerð greiðslu útgerðanna til Landssíma Íslands svo og um nánari framkvæmd þessara laga.

13. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Árið 1961 flutti flm. þessa frumvarps þingsályktunartillögu ásamt nokkrum öðrum þingmönnum „um, hvernig daglega megi fylgjast með ferðum íslenskra fiskiskipa“.

Tillagan, sem síðar var samþykkt á 83. löggjafarþinginu 1962, hljóðaði svo:

„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 fylgst 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.“

Svo hljóðandi greinargerð fylgdi tillögunni:

„Hin miklu sjóslys, sem orðið hafa hér við land á þessum vetri, hafa höggvið stórt skarð í sveit íslenskra 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 hendir.

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 hæftustörf 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 sigl-

ingaleið, í veðri, sem sjómenn hafa sagt að ekki hafi verið tiltakanlega slæmt, og að margir dagar liða, uns sú staðreynd er ljós, að nýtt og glæsilegt skip, sem er á leið til hafnar, hefur farist með allri áhöfn.

Hvað gerst 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 sjómennskunnar þekkja, hvort einhverjum hefði mátt bjarga, ef fyrr hefði verið vitað um, að skipinu hefði hlekkst 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 ber vitni um, þannig að hjálp mætti berast sem fyrst, ef slys bæri að höndum eða skipi hlekkst á.

Till. er borin fram til þess að sameina þá krafta, sem besta 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.“

Eftir að tillagan var samþykkt skipaði háverandi sjávarútvegsráðherra 7 manna nefnd til að vinna að áætlan tillögunnar. Má vera að slaklegar hafi verið unnið en ella, því undirstrikað var í skipunarbréfum að nefnd þessi væri ólaunuð.

Margt upplýstist þó á þeim fundum sem nefndin hélt. Skýrt var frá einstaka verstöðvum sem höfðu haft slíka öryggisþjónustu árum saman fyrir báta sína.

Tillögur og hugmyndir komu strax fram á fyrstu fundum frá tveim nefndarmönnum um framkvæmd þessa eftirlits. Vildi Pétur Sigurðsson, fulltrúi Sjómanna-sambands Íslands, að mið væri tekið af framkvæmd flugumferðareftirlitsins. Henry Hálfánarson, fulltrúi Slysavarnafélags Íslands, laðði fram tillögur, sem segja má að séu undanfari þess sem fyrst var unnið eftir, þó með breytingum sem tóku til hvorra tveggja hugmyndanna.

Þótti mörgum, sem með fylgdust, að lítið jákvætt kæmi frá nefnd þessari, þótt margir fundir væru haldnir, en alla vega skilaði hún tillögum til viðkomandi ráðuneytis.

Ekki er flutningsmaður með þessum orðum að áfella formann þessarar nefndar á einn eða annan hátt. Hitt er þó skoðun flm., að nefndin hafi verið of fjölmenn til að jákvæður árangur næðist fljótlega. Margar skoðanir voru á lofti og þeim fylgt eftir með harðfylgni. Einnig var lítil trú sumra að nokkurt gæfuspor væri stigið með slíkri framkvæmd. Enn fremur mun inn í þetta hafa blandast ótti opinberra stjórnenda við mikinn kostnað af slíku fyrirtæki, auk mjög versnandi ástands í efnahagsmálum þjóðarinnar, bæði innanlands og utan.

Þeir, sem vit höfðu á, viðurkenndu þó að málið væri viðamikið og vandasamt úrlausnar og ekki við öðru að búast en undirbúningur þess tæki alllangan tíma, ekki síst með hliðsjón af framansögðu.

Nefndin skilaði álit og í því var lagt til að öllum íslenskum skipum yrði gert að skyldu að tilkynna um ferðir sínar á vissum tímum eftir vissum reglum. Ennfremur skilaði nefndin tillögum um framkvæmd og skipan tilkynningaskyldunnar. Þeir, sem sóttu tíðast að viðkomandi ráðherra um frekari aðgerðir, voru fyrst og fremst framámenn Slysavarnafélags Íslands og fulltrúar frá skipstjórnarmönnum, sérstaklega frá Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Öldunni í Reykjavík.

Sú kveikja, er olli tímamótaskiptum til hins betra í umræðum þessara þýðingarmiklu mála, þurfti að sjálfsögðu að vera annað sjóslys.

Í þetta sinn vildi þó svo hamingjusamlega til, að mannbjörg varð. Er hér átt við svokallað Stígandaslys 24. ágúst 1967, en þá fórst skip þetta, en 12 manna áhöfn komst í gúmmibáta, og höfðu verið í þeim nær fimm sólarhringa er þeir fundust. Eftir að staðreyndir þessar lágu fyrir voru það samtök þeirra sildarskipstjóra, sem veiðar stunduðu norðaustur í ishafi og djúpt út af austurströnd Íslands, sem bundust samtökum sín á milli og nutu fullrar aðstoðar svokallaðra „sildarradíóa“ við að halda daglegum tilkynningum við land. Og áfram hélt hið daglega eftirlit í einstökum verstöðvum.

Skal nú langt mál gert stutt, en sá þrýstingur, sem við þetta skapaðist, olli því m. a. að þáverandi sjávarútvegsráðherra, Eggert G. Þorsteinsson, sem alltaf hafði sýnt máli þessu áhuga, heitti sér fyrir framgangi þess, gaf út reglugerð 24. maí 1968 um tilkynningaskylduna.

Vil ég leyfa mér að vitna orðrétt í skýrslu forseta Slysavarnafélags Íslands á 17. landsþingi þess í Reykjavík 1976, en þá sagði hann eftirfarandi orð um tilkynningaskylduna, og lýsir fátt betur því þýðingarmikla starfi sem unnið er að á þessu sviði:

„Frá upphafi Tilkynningaskyldunnar hefur SVFÍ haft allan veg og vanda af framkvæmd hennar, og hefur hún orðið æ veigameiri þáttur í störfum félagsins með hverju árinu sem hefur liðið. Frá 16. landsþingi SVFÍ, sem haldið var vorið 1973, hafa helstu breytingar á starfsemi hennar orðið þær, sem hér skulu taldar:

1. Þá um veturinn hafði varðstaða verið aukin í 24 tíma vegna þeirra tíðu slysfara, sem þá urðu. Samþykkti 16. landsþingið að slíkur háttur skyldi á hafður í framtíðinni á tímabilinu frá október til apríl, og skyldu þá vera í gildi tveir skyldutímar, að deginum og á kvöldin.
2. Vorið 1975 ákvað stjórn SVFÍ að lengja varðstöðuna á tímabilinu frá maí til september úr 10 tímum í 16 á sólarhring eða frá kl. 8 á morgnana til miðnættis dag hvern, en þó var einn skyldutími í gildi að deginum. Var þessi ákvörðun tekin að ábendingu starfsmanna skyldunnar vegna allra þeirra minni fiskibáta sem stunda sjóróðra á þeim árstíma. Þessi ráðstöfun var tímabær.
3. Þegar SVFÍ var falin framkvæmd þessa máls í maí 1968, var þegar haft samráð við Landssíma Íslands um bætt móttökuskilyrði strandstöðva. Á þeim árum, sem liðin eru, hafa framfarir orðið miklar á þessu sviði, þótt hinu sé ekki heldur að neita, að enn skortir nokkuð á að viðunandi sé.

Á þeim fundum, sem fulltrúar stjórnar SVFÍ og starfsmenn Tilkynningaskyldunnar hafa átt við ráðamenn póst- og símamálastjórnarinnar, hefur verið bent á nauðsyn betri móttökuskilyrða á NA-svæðinu (við Langanes), svo og við sunnanverða Vestfirði og loks á Breiðafirði. Í nóvember síðastliðnum voru þessi sjónarmið SVFÍ um aðbúnaðinn í þessum efnum á hinum nefndu svæðum ítrekuð enn við póst og síma og jafnframt beðið um ákveðnar tillögur til úrbóta. Í svari símamálastjórnar er bent á ýmis úrræði, en gera má ráð fyrir einhverjum drætti á framkvæmdum í þessu efni, því að þegar úttekt er gerð á úrbótunum, sem bent er á, koma í ljós alvarlegir þröskuldar á veginum.

Í fyrsta lagi vantar fjárveitingu til strandstöðva Landssímans í þessum tilgangi, og í öðru lagi er skortur á línun til fjarhlustunar og fjarstýringar.

Á meðan svo háttar sem horfir að þessu leyti, að litlar endurbætur verði gerðar á móttökuskilyrðum frá fyrrnefndum svæðum, hefur það veruleg áhrif á þessa starfsemi og notagildi hennar. Í því sambandi hafa starfsmenn hennar bent sérstaklega á, að það er fyrst nú í ár (1976), að næturvarsla hefur verið tekin upp á Patreksfirði. Til þess tíma hafði engin strandstöð verið starfandi með 24ra tíma þjónustu á öllu svæðinu Reykjavík—Ísafjörður. Ef ætti að nýta Patreksfjarðarradíó í dag með fjarstýringu frá Ísafirði, krefst það endurnýjunar á öllum tækjakosti þar. Starfsmenn okkar eru því miður ekki hjartsýnir á framkvæmdir af hálfu símamálastjórnarinnar, hvað snertir úrlausn þessara verkefna, sem hljóta þó að teljast mjög aðkallandi, þegar litið er á alla málavexti.

4. Með tilkomu örbylgjustöðvanna hafa radióviðskipti gjörbreytt hér við land. Sífellt fleiri bátar taka upp viðskipti á örbylgju í stað millibylgju, og er það jákvæð og skynsamleg þróun. Þessa sjónarmiðs hefur gætt í viðræðum við forráðamenn, og jafnframt að stefna beri að því að bátar, sem stunda miðin við landið eingöngu, ættu að nota örbylgju í stað millibylgju.

Það var ekki fyrr en seint á s. l. ári, að Siglufjarðarrádió tók upp örbylgjuþjónustu, en það þarf að hraða uppbyggingu nets örbylgjustöðva kringum landið, til þess að auka öryggi sjófarenda sem mest og best.

Þegar aðstaða Tilkynningaskyldunnar var bætt til mikilla muna í húsi SVFÍ árið 1973, var þar sett upp miðbylgjustöð. Enn hefur þó ekki fengist leyfi til að nota þessa stöð nema til hlustunar. Sendingar eru ekki heimilar.

5. Af því, sem hér hefur verið rakið, má ljóst vera, að ýmsir erfiðleikar eru á að hrinda í framkvæmd ýmsum þeim bráðnauðsynlegu umbótum, sem SVFÍ hefur bent á. Virðist því ærin þörf á, að mál þessi séu rædd nánar við viðkomandi ráðherra og fjárveitingavaldið, enda munu til dæmis þær stórfelldu hækkunarir á gjaldskrá pósts og síma, sem leyfðar voru í lok marsmánaðar, koma mjög hart niður á SVFÍ í sambandi við rekstur þessarar öryggisþjónustu.
6. Það fer ekki fram hjá neinum, hve oft skipstjórnarmenn eru hvattir til að sinna skyldunni og svara næstu strandstöð Landssímans. Þetta má heyra í sendurteknum orðsendingum á morgnana, um miðjan dag og á kvöldin. Eftirgrennslanir frá einni höfn til annarrar stórseinka allri úrvinnslu og rýra það öryggisgildi, sem þetta hefur fyrir alla sjófarendur. Því er óafsakanlegt það kæruleysi og tómlæti, sem allt of margir skipstjórnarmenn hafa sýnt í þessu efni.
7. Eins og Tilkynningaskyldan er starfrækt í dag, mótast hún af þrem meginþáttum:
 - A) Hún er starfrækt til öryggis fyrir sjómennina.
 - B) Hún er upplýsingaþjónusta fyrir aðstandendur sjómanna og útvegsmenn.
 - C) Hún er miðstöð, sem varðveitir óyggjandi heimildir um úthaldsdaga skipa og sem slík hefur hún oft komið að góðu gagni fyrir sjómenn og útvegsmenn. Opinberar stofnanir, eins og Fiskifélag Íslands og Fiskmat ríkisins, leita í æ ríkara mæli upplýsinga í spjaldskrár okkar í þessu efni.
8. Tilkynningaskyldan er ekki eins auðveld í framkvæmd og margir ætla. Það er ekki síst að þakka hinum skylduræknu starfsmönnum hennar, hvað vel hefur til tekist. Það hefur verið SVFÍ mikið lán, hversu góðir starfskraftar hafa valist þar til starfa frá öndverðu.

Þessi sérstaka þjónusta við sjómenn hefur vakið verðskuldaða athygli víða um lönd, og má segja, að við íslendingar séum brautryðjendur á þessu sviði. Fer líka vel á því, þar sem fáar þjóðir eru eins háðar fiskveiðum og við og fáar verða að sækja á eins viðsjál mið á öllum tímum árs.“

Flm. þessa frumvarps telur að starfsemi Tilkynningaskyldunnar undir stjórn SVFÍ hafi þegar margsannað gildi sitt, og reynslu- og þróunartími sé liðinn, þótt vonandi verði engin stöðvun á hinu siðarnefnda á tækniöld. Hins vegar telur hann að tímabært sé að setja í lög ákvæði sem segja til um starfsemi þessa.

Um einstakar greinar frv. er óþarft að fara mörgum orðum, enda skýra þær sig sjálfar að mestu.

1. til og með 6. grein frv. eru að mestu sniðnar eftir þeirri reglugerð sem þáverandi sjávarútvegsráðherra setti á sínum tíma.

7. gr. er til að staðfesta skyldu Landssíma Íslands um fullkomna þjónustu á því sviði sem þessu ríkisfyrirtæki er ætlað í þessari öryggisþjónustu. Síðari málsgreinin er meðal annars fram komin vegna ályktunar á síðasta Sjómannasambandsþingi, en þar kom fram, auk áskorunar um lagasetningu um Tilkynningaskylduna, að mikið skorti á hlustunar- og sendiaðstöðu við Norðausturland, sunnanverða Vestfirði og Breiðafjörð.

8. gr. er til að staðfesta hinn stjórnunarlega rétt SVFÍ, en á þennan félags-
skap var ekki minnst í reglugerðinni frá 1968, þótt félagið hafi alltaf síðan haft
með stjórnun þessa að gera.

Með samþykkt 9. gr. er ákveðið að lögbinda ákveðið gjald til Landssíma Ís-
lands, sem nú er þegar ákveðið með samkomulagi. Sjávarútvegsráðherra er skv.
12. gr. falið að ákveða greiðslur þessar, m. a. til þess að ekki verði um ofborganir
að ræða, og því er þeim, sem gott vit á að hafa um hag útgerðarinnar, sett þessi
ákvörðun í hendur. Enda verður að telja að ekki ætti að telja eftir framlag af al-
mannafé til öryggismála þeirrar stéttar, sem á langhæsta slysa- og dauðatíðni í
starfi hér á landi.

Í 10. gr. er minnst á sektarákvæði vegna vanrækslu við tilkynningaskylduna.
Því miður er nauðsyn á þessum ákvæðum vegna trassaháttar og kæruleysis nokk-
urra skipstjórnarmanna. Verða þeir að gera sér grein fyrir að því fylgir mikill
kostnaður að hefja leit að skipi, sem álíta verður að hafi hlekkst á þegar þeir láta
hjá líða að tilkynna staðsetningu skips síns.

Um 11. gr. þarf ekki að fjölyrða. Til þessa hefur SVFÍ staðið undir húsaleigu-,
ljósa-, hita-, ræstingar-, skrifstofuvinnu- og símakostnaði af öðrum tekjum en fram-
lagi fjárveitingavaldsins til Tilkynningaskyldunnar. Með þessari gr. frv. er til þess
ætlast, að nokkuð sé komið á móti þessum kostnaði.