

**Nd.**

## **9. Frumvarp til laga**

[9. mál]

um landhelgisgæzlu Íslands.

(Lagt fyrir Alþingi á 87. löggjafarþingi, 1966.)

### **1. gr.**

Landhelgisgæzlan er ríkisstofnun með varnarþing í Reykjavík og er markmið hennar:

- a) Að hafa með höndum almenna löggæzlu á hafinu umhverfis Ísland, jafnt innan sem utan landhelgi.
- b) Að veita hjálp við björgun manna úr sjávarháska eða á landi, svo og að annast aðkallandi sjúkraflutninga, ýmist á eigin spýtur eða í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands eða aðra aðila, sem að björgunarstörfum vinna.
- c) Að aðstoða eða bjarga bátum eða skipum, sem kunna að vera strönduð eða eiga í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað.
- d) Að veita afskekktum stöðum eða byggðarlögum nauðsynlega hjálp eða aðstoð þegar eðlilegar samgöngur bregðast af ófyrirsjáanlegum orsökum, svo sem vegna hafíss, snjóalaga, ofviðra eða annarra náttúruhamfara.
- e) Að sjá um sjómælingar og taka þátt í hafrannsóknnum, fiskirannsóknnum, botnrannsóknnum, svo og öðrum vísindastörfum, eftir því sem ákveðið kann að verða hverju sinni.
- f) Að tilkynna, fjarlægja, eða gera skaðlaus reköld, tundurdufl, sprengjur eða aðra hluti, sem sjófarendum eða almenningi getur stafað hættu af.
- g) Að aðstoða við framkvæmd almannavarna, almennrar löggæzlu, lækna-, toll- og vitabjónustu, eftir því sem aðstæður leyfa eða ákveðið kann að verða sérstaklega.

### **Stjórn.**

#### **2. gr.**

Dómsmálaráðherra hefur með höndum yfirstjórn allrar starfsemi Landhelgisgæzlunnar og gefur út nauðsynlegar reglugerðir eða fyrirmæli um almenna stjórn ýmissa þátta hennar.

#### **3. gr.**

Forseti skipar forstjóra til þess að stjórna Landhelgisgæzlunni, svo og til að vera ráðherra til aðstoðar um allt, er lýtur að málefnum hennar.

#### **4. gr.**

Forstjóri ræður starfslið Landhelgisgæzlunnar, yfirmenn svo og almenna starfsmenn, og ákveður starfssvið þeirra í samræmi við þarfir stofnunarinnar, sérþekkingu þeirra og réttindi.

Dómsmálaráðherra setur nánari fyrirmæli um ráðningu starfsliðs að fengnum tillögum forstjóra.

### **Starfsmenn.**

#### **5. gr.**

Starfsmenn Landhelgisgæzlunnar skulu teljast til lögreglumanna ríkisins og hafa réttindi og skyldur eftir því, sbr. lög nr. 56/1963 og lög nr. 82/1961, V. kafli.

Heimilt er að skrá áhafnir á varðskip Landhelgisgæzlunnar eftir reglum, sem ráðherra setur.

6. gr.

Um réttindi starfsmanna til ákveðinna starfa fer að lögum og reglugerðum, sem um þau efni fjalla, svo sem um atvinnuréttindi skipherra, stýrimanna, vélstjóra og flugstjóra.

7. gr.

Starfsmenn Landhelgisgæzlunnar mega ekki, hvorki beint né óbeint, taka þátt í neinskonar kjara- eða kaupdeilum.

8. gr.

Við störf sín skulu starfsmennirnir bera einkennisbúninga eftir reglum, er forstjóri eða dómsmálaráðherra ákveða.

Laun og kjör.

9. gr.

Laun og kjör þeirra starfsmanna Landhelgisgæzlunnar, sem vinna að staðaldri í landi, skulu vera samkvæmt lögum um kjarasamninga opinberra starfsmanna.

10. gr.

Laun og kjör þeirra starfsmanna, sem vinna að staðaldri við störf á sjó eða í lofti, skulu vera í samræmi við kjarasamninga viðkomandi stéttarfélaga, eftir því sem við á, eða eftir sérstökum samningum.

11. gr.

Ef starfsmenn vinna ýmist í landi, á sjó eða í lofti, skulu laun þeirra ákveðast eftir aðal-starfi þeirra, en önnur kjör samkvæmt því starfi, sem þeir sinna hverju sinni.

12. gr.

Nú fær skip eða flugvél (tæki) Landhelgisgæzlunnar laun fyrir björgun verðmæta og greiðast þá fyrst af björgunarlaunum öll útgjöld vegna björgunarinnar, önnur en venjulegur reksturskostnaður, en af afganginum  $\frac{1}{4}$  — einn fjórði hluti — til áhafnar skips eða flugvélar, og skiptist í réttu hlutfalli við fóst mánaðarlaun hvers eins. Af hluta áhafnar má greiða, áður en skipti fara fram, ákveðna fjárhæð að dómi skipherra, til þeirra, er mest hafa lagt sig fram við björgunina. Að öðru leyti renna björgunarlaun í Landhelgissjóð.

13. gr.

Um tryggingar starfsmanna skal fara eftir lögum um almannatryggingar, svo og eftir viðkomandi kjarasamningum og ákvörðun Landhelgisgæzlunnar, eftir því sem þurfa þykir.

14. gr.

Sérhver starfsmaður skal ganga undir læknisskoðun hjá trúnaðarlækni Landhelgisgæzlunnar, a. m. k. einu sinni á ári. Að lokinni læknisskoðun getur stjórn Landhelgisgæzlunnar krafizt hæfnisvottorðs af starfsmanni.

Varðskip, gæzluflugvélar og útbúnaður.

15. gr.

Landhelgisgæzlan gerir út varðskip, gæzluflugvélar og önnur farartæki, sem nauðsynleg kunna að vera vegna gæzlu landhelginnar eða annarra þarfa, og geta

tækin annað hvort verið eign Landhelgissjóðs, annarra ríkisstofnana, eða tekin á leigu.

Auk sérhæfðs útbúnaðar, sem þau kunna að hafa vegna starfs síns skulu þau öll uppfylla kröfur íslenskra laga og reglna um búnað tækja af svipaðri stærð og gerð.

16. gr.

Um lit, einkenni eða merki á skipum og flugvélum fer eftir ákvörðun forstjóra í samráði við dómsmálaráðherra, en ekki skulu þau bera sérstakt heimilisfang.

Landhelgissjóður Íslands.

17. gr.

Í sjóð er nefnist Landhelgissjóður Íslands skal renna sektarfé og andvirði upptækra verðmæta vegna brota gegn fiskveiðilöggjöfinni, og enn fremur björgunarlaun svo sem segir í 12. gr. laga þessara.

18. gr.

Sjóðnum skal varið til að koma upp strandgæzluskipum eða öðrum varanlegum tækjum til þarfa Landhelgisgæzlunnar. Þó getur fjárveitingavaldið ákveðið, að hluta af árlegum tekjum og vöxtum sjóðsins megi verja til rekstursútgjalda Landhelgisgæzlunnar.

19. gr.

Dómsmálaráðherra hefur á hendi stjórn sjóðsins. Skal ávaxta fé hans í Landsbankanum. Reikningur hans skal birtur árlega með öðrum reikningum ríkisstofnana.

20. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Eru þá jafnframt úr gildi felld lög nr. 32 9. jan. 1935, um varðskip landsins og skipverja á þeim og lög nr. 55 10. nóv. 1913, um stofnun landhelgissjóðs Íslands, lög nr. 68 3. nóv. 1915 og lög nr. 34 4. júní 1924, um breyt. á þeim lögum, svo og önnur lagaákvæði sem fara kunna í bága við lög þessi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Að gæta íslensku landhelginnar er ein þýðingarmesta stjórnarsýsla ríkisins, enda er landhelgisgæzlan á ytra borði tákn fullveldis þess og sjálfstæðis.

Eftir að við Íslendingar hlutum fullveldisviðurkenninguna 1918 var svo um samið, að Danir skyldu fyrst í stað annazt gæzlu landhelginnar, en þess var skammt að biða, að Íslendingar tækju gæzlu hennar í eigin hendur.

Fyrsta aðdraganda íslenskra landhelgisgæzlu má rekja til Vestmannaeyja, en það á sínar eðlilegu skýringar. Það var þörfin á eftirliti með hinum litlu bátum og björgunarskipi á vetrarvertíð allra veðra, sem knúði dyra. Vestmannaeyingar stofnuðu Björgunarskip Vestmannaeyja um 1920 og eignaðist það björgunarskipið Þór, en ríkið leigði svo þetta skip við og við til varðgæzlu og keypti það 1926. Sama ár var Óðinn fyrsti fullsmíðaður og um mánaðamótin júní—júli létu bæði þessi skip úr höfn til landhelgisgæzlu.

Hefur því síðan verið við það miðað, að þá hefji íslenska ríkið reglulega landhelgisgæzlu á eigin varðskipum og var 40 ára afmælis Landhelgisgæzlunnar minnt í blöðum og útvarpi á síðastliðnu sumri.

Landhelgisgæzlan fór hljóðlega af stað, en smátt og smátt — stig af stigi — hefur hún þróast til þeirrar traustu stofnunar, sem hún er í dag. Hún hefur á

vissan hátt vaxið upp með mönnum, sem í öndverðu tóku að sér gæzluna. Menn minnst í því sambandi brautryðjenda eins og skipherranna Jóhanns P. Jónssonar, Friðriks Ólafssonar og Eiríks Kristóferssonar. Og þess er einnig að minnst að á 40 ára afmæli Landhelgisgæzlunnar voru 4 menn enn í starfa af áhöfn fyrsta skips gæzlunnar, þeir skipherrarnir Þórarinn Björnsson, Jón Jónsson og Haraldur Björnsson og Kristján Sigurjónsson, yfirvélstjóri og nú eftirlitsmaður með viðgerðum og vélum gæzlunnar. Forstjóri Landhelgisgæzlunnar, Pétur Sigurðsson, byrjaði að starfa hjá henni sem viðvaningur á varðskipi árið 1927.

Löggjöf okkar er á hinn bóginn ekki fjölskrúðug um þessa réttargæzlu íslenska ríkisins á hafinu. Koma í því efni eiginlega aðeins þrenn lög til álita. Tvö lög bæði frá 10. nóv. 1913, l. nr. 54 um samþykktir um eftirlit úr landi með fiskiskipum í landhelgi, en þau munu ei hafa komið til framkvæmda, og l. nr. 55 um stofnun landshelgissjóðs Íslands. Þriðju lögin eru nr. 32 frá 9. jan. 1935, um varðskip landsins og skipverja á þeim.

Þykir því ástæða til að móta verksvið Landhelgisgæzlunnar, réttindi og skyldur starfsmanna hennar og önnur atriði miðað við aðstæður í dag í sérstakri löggjöf og þess vegna er þetta frumvarp fram borið.

Um efnisatriði þess vísast til athugasemda við einstakar greinar.

Til glöggvunar á málefnum og verkefnum Landhelgisgæzlunnar, eins og þau horfa nú við eru birt hér með eftirfarandi fylgiskjöl:

Nr. 1. Skýrsla til dómsmálaráðherra í ágúst 1966 (um byggingu nýs varðskipa).

Nr. 2. Tafla um fiskiskip tekin að ólöglegum veiðum við Ísland.

Nr. 3. Skrár um flognar og sigldar vegalengdir gæzluflugvélar og varðskipa og gæzludaga varðskipa.

Nr. 4. Skrá yfir leit, aðstoð og björgun skipa við Ísland.

Nr. 5. Skrá yfir farþegaflutninga með gæzluflugvélum og varðskipum.

Nr. 6. Skrá um hafrannsóknir og ýmsa aðra vinnu varðskipanna.

Nr. 7. Skrá yfir eyðingu tundurdufla við Ísland.

Nr. 8. Yfirlit um sókn togara á fiskimið við Ísland.

Nr. 9. Kort yfir landhelgi Íslands.

#### Um 1. gr.

a) Í fylgiskj. hér á eftir er skrá yfir öll þau fiskiskip, sem Landhelgisgæzlan hefur tekið að ólöglegum veiðum frá ársbyrjun 1952 til ársloka 1965, að frádregnum þeim tíma, sem fiskveiðideilan stóð við Breta, 1. sept. 1958 til 1. marz 1961. Samtals 372 fiskiskip, þar af 130 erlend. Af hinum erlendu tóku varðskip 106 og gæzluflugvélar 24. Til 1. okt. þessa árs hafa til viðbótar verið tekin um 50 íslensk fiskiskip og 4 brezkir togarar.

b) Allt frá upphafi hefur hvers konar hjálp við björgun manna úr sjávarháská eða á landi, svo og aðkallandi sjúkraflutningar, verið eitt aðalverkefni varðskipanna og ætíð látið sitja í fyrirrúmi fyrir öðru. Aðallega hafa þessi verk verið unnin í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands, en annars geta þar ýmsir aðrir aðilar komið til greina, eins og t. d. Flugbjörgunarsveitin o. fl. Undanfarin ár hefur töliverð aukning orðið á flutningi slasaðra eða sjúkra sjómanna frá skipum langt undan landi, bæði innlendra og erlendra, og engir aðrir aðilar en Landhelgisgæzlan geta gert það með góðu móti. Í eitt skipti hefur varðskip með aðstoð þyrlu frá varnarliðinu sótt sjúkling til Grænlands, sem ekki var fært að gera á annan hátt.

c) Eitt aðalverkefni varðskipanna og gæzluflugvéla er að veita nauðstöddum skipum og bátum aðstoð, enda hefur íslenska ríkið skuldbundið sig á ýmsan hátt í þeim efnum, bæði með lögum (um samábyrgð íslenskra fiskiskipa), svo og sérsamningum við einstaka aðila. Vegna hinnar öru nýbyggingar

og stækkunar íslenzka fiskibátaflotans á undanförunum árum, hafa þó orðið allmiklar breytingar á þörfinni fyrir sérstök aðstoðarskip, sérstaklega eftir að sjóvátryggingafélögin hófu virkari þátttöku í þeim störfum en áður var, — svo og fyrir björgunarstarfsemi ýmissa annarra einkaaðila.

Drátt fyrir þetta hefur þó aðstoðarbeiðnum til Landhelgisgæzlunnar fækkað minna en húast mætti við, sérstaklega þegar um erfiðari bjarganir á sjó er að ræða, enda taka stóru varðskipin öðrum fram til þeirra starfa.

d) Allir þeir, sem kunnugir eru aðstæðum úti um land, vita hve oft er erfitt eða tímafrekt að ferðast til afskekktara staða, — eða jafnvel fjölmennra byggðarlaga, vegna þess að samgöngur teppast eða lokast af óvæntum orsökum, eins og veðri, snjóum, hafis o. fl. Hefur þá verið venja um fjölda ára að gripa til nærtækra varðskipa til aðstoðar, og mun svo eflaust verða í framtíðinni.

e) Frá því er íslenzka ríkið byrjaði útgerð á varðskipum, hafa þau ætíð verið notuð að meira eða minna leyti til aðkallandi hafrannsóknna, og enda þótt verið sé að byggja sérstök skip til sumra þessara starfa, nefnilega fiskirannsóknna og síldarleitar, þá eru þó ýmis önnur, sem eflaust verða áfram framkvæmd af varðskipunum, eins og ýmiss konar botnrannsóknir, og þá ekki sízt sjómælingar, sem ætíð hafa verið Landhelgisgæzlunni tengdastar.

f) Tilkynningar um ýmiss konar farartálma á sjó, sem kunna að vera hættulegir sjófarendum, berast jafnaðarlega til Landhelgisgæzlunnar og er þá venjulega strax tilkynnt um slíkt í útvarpi eða beint frá varðskipunum og jafnframt gerðar ráðstafanir til lagfæringar eða eyðingar, svo fremi það sé framkvæmanlegt. Sérstök áherzla hefur verið lögð á að gera tundurdufl og sprengjur skaðlaus og hafa þrjár af yfirmönnum Landhelgisgæzlunnar verið sérmenntaðir til þess.

g) Eðlilega hefur Landhelgisgæzlan ætíð aðstoðað aðrar þjónustugreinar ríkisins við framkvæmd starfa þeirra, sérstaklega hvað viðvíkur öllu eftirliti með skipum á sjó, eftir því sem aðstæður hafa leyft hverju sinni og mun svo eflaust verða áfram.

#### Um 2.—4. gr.

Í þessum greinum ræðir um stjórn Landhelgisgæzlunnar. Ákvæði laganna frá 1935, um varðskip landsins og skipverja á þeim, um þetta efni eru löngu úrelt, sbr. 3. og 4. gr. laga nr. 32/1935 og er í þessum greinum frumv. staðfestur sá háttur, sem verið hefur um langt skeið á um starfsmannaráðningar. Rétt þykir þó, að forstjóri hljóti veitingu forseta á embætti sínu, enda er hér um hið ábyrgðamesta starf að ræða.

#### Um 5.—7. gr.

Hér ræðir um réttarstöðu starfsmanna gæzlunnar, sbr. 2. og 5. gr. laga 32/1935. Við gæzlustörf varðskipanna hafa allir skipverjar, meira eða minna, orðið aðilar að þeim störfum og hættum sem löggæzlu á hafinu fylgja. Er því rétt að skipverjar allir njóti þeirrar réttarstöðu, sem löggæzlumenn hafa.

#### Um 9.—14. gr.

Um laun og kjör starfsmanna er hér staðfest sú regla, sem gilt hefur, að starfsmenn í landi, þ. e. á skrifstofu, hafi kjör eftir reglum um kjarasamninga opinberra starfsmanna en þeir, sem á sjó eða í lofti vinna, hafi kjör eftir reglum viðkomandi stéttarfélaga, sbr. 6. gr. laga nr. 32/1935. Það er allalgengt að yfirmenn á sjó vinni um tíma í landi og er í 11. gr. frumv. mörkuð regla um kjör þeirra við slík breytileg störf. Regla 12. gr. frumv. um skiptingu björgunarlauna er óbreytt frá 8. gr. laga nr. 32/1935.

Eðlilegt er, með tilliti til hins sérstaka löggæzlustarfs að sérreglur þurfi um tryggingar starfsmanna Landhelgisgæzlunnar, sbr. 13. gr. frumv. Einnig er nauðsyn-

legt að fylgzt sé sérstaklega með heilsufati og starfshæfni manna, sem standa þurfa í mannaunum í starfi sínu, og öryggi annarra getur verið undir því komið að hvergi skeiki.

Um 15.—16. gr.

Ekki er um nein nýmæli að ræða í þessum greinum.

Um 17.—19. gr.

Bezt þykir fara á því, að lagaákvæði um Landhelgissjóð Íslands verði felld inn í heildarlög um Landhelgisgæzluna, enda hafa síðari lög (lög um bann gegn botnvörpuveiði) breytt ákvæðum laganna um stofnun Landhelgissjóðs Íslands, nr. 55 10. nóv. 1913, án þess að breytingarnar væru felldar inn í þau lög, svo að leiðrétting er allavega tímabær.

### Fylgiskjal I.

#### LANDHELGISGÆZLAN

##### Skýrsla til dómsmálaráðherra í ágúst 1966.

Sem kunnugt er hefur verið unnið að undirbúningi að smíði á nýju varðskipi um mjög langan tíma, en Alþingi 1958 samþykkti ályktun um nauðsyn þess að efla landhelgisgæzluna, og um það bil er smíði varðskipsins ÓÐINN var að ljúka (kom í ársbyrjun 1960) var Landhelgisgæzlunni falið að hefja undirbúning að byggingu á nýju varðskipi til viðbótar, sbr. bréf Landhelgisgæzlunnar 9. maí 1959 til dómsmálaráðuneytisins, og bréf hæstvirts dómsmálaráðherra, Friðjóns Skarphéðinssonar, 10. júní 1959 til Landhelgisgæzlunnar.

Var þá þegar komið í ljós að minni varðskipin dugðu lítt til gæzlu hinnar stærri fiskveiðilandhelgi, og ÆGIR auk þess orðinn það úreltur, að vafasamt þótti að endurnýja hann með nýrri flokkun.

Undirbúningur að smíðinni var þegar hafin, en af ýmsum ástæðum, — sérstaklega þó er hin mikla afkastageta hins nýja varðskips, ÓÐINS, var komin í ljós, — var horfið að því ráði að flokka ÆGIR að nýju, og þar sem á sama tíma var fyrirhugað að byggja nýtt vitaskip, í stað vitaskipsins HERMÓÐS, sem fórst í ofviðri við Reykjanes 1959, — þá í þjónustu Landhelgisgæzlunnar, var af hálfu fjárveitingarvaldsins gert ráð fyrir, að hið fyrirhugaða vitaskip yrði jafnframt haft til landhelgisgæzlu og björgunarstarfa. Samkomulag um það atriði náðist þó ekki, eins og fram kemur í bréfi Landhelgisgæzlunnar til dómsmálaráðuneytisins dags. 31. maí 1960. Gagnstætt fyrra vitaskipinu hefur hið nýja, ÁRVAKUR, hingað til hvorki verið notað til gæzlu- né björgunarstarfa.

Jafnframt þessu voru almenn skipulagsmál Landhelgisgæzlunnar með tilliti til hinna nýju fiskveiðitakmarka um það leyti ýtarlega rædd við þáverandi dómsmálaráðherra, dr. Bjarna Benediktssonar, — og þá sérstaklega á hvern hátt yrði hægt að haga þeim rekstri á sem hagkvæmastan hátt, sbr. meðal annars bréf Landhelgisgæzlunnar til dómsmálaráðuneytisins um þetta efni, dags. 27. ágúst 1960.

Var þá þegar hafizt handa um að afla sem beztra upplýsinga um svipaðan rekstur í nágrannalöndum okkar, bæði austan hafs og vestan, og þar eð margt er svipað í fiskveiðigæzlumálum Norðmanna og Íslendinga, var athugun sú, sem norska fiskimálaráðuneytið lét sérstaka nefnd gera árið 1958—1959 um þarfir norsku fiskveiðigæzlunnar, þegar mörkin þar yrðu færð út frá 4 í 12 sjómílur, sérstaklega athyglisverð fyrir okkur.

Til þess tíma hafði Noregur látið herskip sín og herflugvélar annast alla almenna landhelgisgæzlu, að undantekinni sérstakri veiðarfæragezlu, sem framkvæmd var af leigðum fiskibátum. Nefndin taldi þetta ekki nægjanlegt og lagði til, að stofnuð yrði sérstök landhelgisgæzludeild (helzt innan flotans), er hefði einvörðungu með fiskveiðigæzluna að gera, og hefur svo verið síðan.

Enda þótt nefndin teldi það mjög heppilegt að skip og flugvélar flotans væru ætíð til reiðu ef mikið lægi við, þá áleit hún þó að til daglegs eftirlits ætti að hafa a. m. k. 8—9 stór, ganggóð varðskip (minnst 17 sjóm. klst.) auk leigubáta til veiðarfæragezlu eins og áður, og leiguflugvéla til eftirlitsflugs allt að 1400 klst. á ári. 1—2 þessara skipa og helmingur flugsins áttu að nægja til eftirlits á vesturströndinni, eða við úthafsveiðarnar, en allur hinn hlutinn átti að gæta fiskveiðanna við Norður-Noreg, sem eru þar á um 700 sjómílna löngu belt. Alls eru fiskveiðitakmörkin við Noreg um 1360 sjómílnur á lengd.

Í ársbyrjun 1965 var þessi gæzlufloki alls 21 skip með samtals 212 manns. 7 skipanna voru svipuð stærri íslenzku varðskipunum og 14 þeirra leigðir fiskibátar til veiðarfæragezlu. Af stærri skipunum voru þrjú nýsmíðuð varðskip, — hið stærsta álika að stærð og gangi og v/s ÞÓR, en hin tvö töluvert minni. Höfðu hin síðastnefndu valdið allmiklum deilum, er þau voru smíðuð, vegna þess að sérfræðingar töldu þau of veigalítill til almennrar landhelgisgæzlu, enda varð sú reyndin á, er þau voru tekin í notkun.

Sama ár voru íslenzku varðskipin 7 að tölu, 3 stór og 4 lítil (nánast bátar) auk einnar flugvélar, með samtals 97 manns, til gæzlu tæplega 1000 sjómílna langra fiskveiðimarka, 1—2 þessara skipa voru þó langdvölum bundin við ýmskonar rannsóknarstörf. Gæzluflugstundir það ár voru 282.

Árið áður, 1964, fóru brezkir og þýzkir togarar 804 veiðiferðir samtals á miðin við strendur Noregs, Svalbarða og Bjarnareyjar, og 3096, — næstum 4 sinnum fleiri — á miðin við Ísland, samkvæmt upplýsingum Fiskifélags Íslands.

Um svipað leyti voru Danir einnig að búa sig undir útfærslu fiskveiðitakmarkanna við Færeyjar og Grænland, og byggðu í því sambandi fjögur varðskip, um 10 m lengri en ÓÐINN, með aflmeiri vélum, en sama mesta hraða. Öll skipin voru sérstaklega styrkt til siglinga í is og með þilfari og húsi fyrir þyrlur. Aalborg Værft A/S byggði tvö þeirra skömmu eftir að það hafði lokið við smíði varðskipsins ÓÐINS.

Þá var og fluggæzlan og hinn góði árangur hennar til athugunar um þetta leyti, sérstaklega þar sem flugbáturinn TF-RÁN var þá að ganga úr sér og þarfnaðist endurnýjunar, sbr. bréf Landhelgisgæzlunnar 3. júlí 1962, — og leiddu þær athuganir til þess, að þáverandi dómsmálaráðherra, dr. Bjarni Benediktsson, heimilaði kaup fjögurra hreyfla flugvélar af gerðinni DC-4.

Þessi nýja, stóra gæzluflugvél, TF-SIF, hefur, sem kunnugt er, verið í notkun síðan haustið 1962 og reynzt með ágætum til hvers konar gæzlu- og björgunarstarfa, t. d. leit að týndum bátum, ekki sízt í misjöfnum veðrum. En þar eð notkun þyrla til landhelgis- og björgunarstarfs var þá að færast mjög í vöxt erlendis, þótti rétt að hefja gaumgæfilegar athuganir á möguleikum þeirra. Varðskipið ÓÐINN hafði sem kunnugt er verið byggt með þyrluþilfari, og hóf það strax eftir að það var tekið í notkun æfingar með þyrlum varnarliðsins. Jafnframt var einn af flugmönnum Landhelgisgæzlunnar sérmenntaður til þyrluflugs af bandaríska flotanum. Leiddi þetta síðar, 1965, til kaupa á þyrlunni TF-ÞEIR í félagi við S.V.F.Í.

Sömuleiðis var þá töluvert rætt um á hvern hátt væri bezt hægt að draga úr útgerð litlu varðbátanna, sem vart þóttu hæfir til annars en báta-aðstoðar á grunnmiðum, og ekki talið ráðlegt að samið yrði um byggingu og útgerð fleiri slíkra skipa á vegum Landhelgisgæzlunnar. Bar í því sambandi mjög á góma, að æskilegt væri, að fiskibátarnir sjálfir aðstoðuðu hver annan meira en verið

hefði, svo og einnig að aðrir aðilar, eins og t. d. váttryggingafélögin, eða jafnvel einkaaðilar tækju meiri þátt í björgunar- og aðstoðarstarfsemi, því hvort-tveggja myndi strax gera fækkun varðbátanna mögulega, og þar með draga úr rekstrarkostnaði Landhelgisgæzlunnar. Fiskibátarnir voru þá einnig byrjaðir að stækka að mun, og betur búnir en áður var.

Hefur þessari stefnu, sem þá var mótuð, verið haldið síðan, og er árangur hennar þegar kominn í ljós að nokkru.

Fyrst riðu Vestmannaeyingar á vaðið og byggðu hafnarbátinn LÓÐSINN 1961, sem strax frá byrjun tók að sér alla bátagæzlu við Vestmannaeyjar, en hana hafði Landhelgisgæzlan haft með höndum allar vertiðir frá því til hennar var stofnað, og þess vegna ætíð þurft að hafa þar tiltækt sérstakt varðskip á þeim tíma. Um svipað leyti jók Björgun h.f. einnig mjög björgunarstarfsemi sína og enn fremur fóru ýmsir sundkafarar að veita fiskibátum aðstoð víða um land, — og loks stofnuðu öll þau félag, sem annast sjóváttryggingar í Reykjavík sameiginlegt hlutafélag, Björgunarfélagið, sem í sumar hefur rekið tvö skip til aðstoðar fiskibátafлотanum, GOÐANN og GOÐANES (áður varðbáturinn GAUTUR). Enn fremur hefur stækkun og betri útbúnaður bátanna orðið til þess, að þeir hafa nú mun meiri getu og áhuga á að aðstoða hver annan en áður, — sérstaklega þegar hinir stærri og verðmætari eiga í hlut, og von er á björgunarlaunum.

Allt þetta hefur orðið til þess, að mun minna hefur verið leitað til varðskipanna um bátaaðstoð en áður var, nema þegar slys eða hættu á slíku er yfirvofandi, og skjótra aðgerða þörf, og hefur því nú þegar verið hægt að fækka um tvo varðbáta, þ. e. GAUT, sem var seldur árið 1964 og SÆBJÖRGU, sem var afhent Slysavarnafélagi Íslands 1965, að loknu 20 ára umsömdu leigutímabili. Hefur þetta orsakað að frá 1961 til 1965 var hægt að fækka starfsfólki Landhelgisgæzlunnar á sjó og landi úr 152 í 121, eða um 20%, þrátt fyrir aukna fluggæzlu og þyrlu til viðbótar.

En jafnframt þessu hefur önnur starfsemi Landhelgisgæzlunnar aukizt, — sérstaklega ýmis aðstoð viðvikjandi rannsóknnum, bæði á landi og sjó og margskonar hjálp úti um land, þegar samgöngur eru erfiðar, — og þá ekki sízt þegar slys eða aðrir óvæntir atburðir gerast.

Á sama tíma hefur sókn erlendra togara á Íslandsmið frekar aukizt en minnkað, og má gera ráð fyrir, samkvæmt athugunum gæzlufugsins, að af þeim séu að staðaldri yfir 100 að veiðum hér við land. Og þar sem þeir eru nú almennst stærri en áður var, og sumir hverjir, eins og t. d. skuttogararnir, geta örugglega verið að veiðum í mun verra veðri en áður, eykur það frekar en dregur úr kröfunum til þeirra skipa og flugvéla, sem eiga að hafa eftirlit með veiðunum.

Undanfarin ár hefur það einnig verið svo, að tókur erlendra togara vegna ólöglegra veiða hafa svo til eingöngu farið fram við erfið veðurskilyrði, — sérstaklega í dimmviðri, þegar gæzluflugvélar geta ekki séð til gerða þeirra, þótt hægt sé með radar að ákveða stað þeirra.

Með góðu móti er ekki hægt að fækka varðskipunum meira eins og er, nema þá að gerðar séu aðrar ráðstafanir, eins og t. d. minnkuð þátttaka varðskipanna í síldar- og hafrannsóknnum eða aukin starfsemi gæzlufugsins, — og hefur þetta hvort tveggja verið mjög til umræðu að undanfögnu.

Hvað viðvikur fyrra atriðinu, þá er sem kunnugt er í smíðum sérstakt síldarleitarskip, sem væntanlega er tilbúið til notkunar á miðju næsta ári, — og auk þess verið að teikna nýtt fiskirannsóknarskip, en þetta hvort tveggja mun hafa mikil áhrif á útgerð varðskipanna ÆGIS og MARÍU JÚLÍU. Bæði þessi varðskip hafa tekið mikinn þátt í hvers konar hafrannsóknnum jafnhliða gæzlustörfum sínum, ÆGIR frá 1954, er fyrsta ASDIC-tækið hér á landi var keypt og sett í hann, og MARÍA JÚLÍA frá því hún var byggð árið 1950.

En ÆGIR er sem kunnugt er orðið mjög gamalt skip, — byggt 1929,



gangvana sem varðskip, og að ýmsu öðru leyti úrelt, og á umfangsmikil flokkun að fara fram á skipinu fyrri hluta árs 1968, ef það á að hafa leyfi til að sigla áfram. Hefur Landhelgisgæzlan fyrir allöngu síðan lagt til að sú flokkun verði ekki gerð, heldur hætt við útgerð skipsins.

Um MARÍU JÚLÍU gegnir svipuðu máli. Enda þótt skipið sé mun yngra en ÆGIR og í góðu standi, þá er það orðið allgamalt af tréskipi að vera, og hæfir ekki lengur þeim verkefnum, sem það var byggt til að sinna, nema þá helzt fiskirannsóknunum á grunnmiðum. Þegar þeim lýkur er einnig hagkvæmast fyrir Landhelgisgæzluna að hætta útgerð þess skips.

Þá má heldur ekki gleyma því að varðskipið ÞÓR er einnig farið að eldast, — það var byggt 1951 og því á 16. ári.

Þar sem því fyrirsjáanlegt var að endurnýjun úreltari varðskipa, bæði vegna aldurs og í samræmi við breyttar kröfur, var óumflýjanleg, var það mál tekið upp að nýju í byrjun ársins 1964, og er greinargerð um þetta aðallega að finna í bréfum Landhelgisgæzlunnar frá 5. marz og 29. sept. 1964.

Eftir ýmsar frekari viðræður og athuganir, var Landhelgisgæzlunni síðan falið með bréfi dómsmálaráðherra, Jóhanns Hafstein, dags. 29. sept. 1964, að hefja undirbúning að byggingu nýs varðskipa, þar eð ríkisstjórnin teldi nauðsyn til þess bera.

Fyrirnefndur undirbúningur hófst þá þegar, og voru helztu stærðir, gangur og geta, svo og æskilegur tækjabúnaður hins fyrirhugaða skips rædd og ákveðin, eftir itrekaðar viðræður ekki aðeins við fyrirverandi og núverandi skipaæfirlitsmenn Landhelgisgæzlunnar, skipherra og yfirvélstjóra varðskipanna, heldur einnig aðra starfsmenn hennar, sem hafa reynslu í einstökum efnunum, eins og þyrluflugi, köfun, slökkvistörfum á sjó, notkun vopna, o. fl. Loks var svo með leyfi hæstvirts dómsmálaráðherra leitað til Viggó Maack, skipaverkfræðings, og hann ráðinn til tæknilegrar aðstoðar við undirbúninginn. Af eðlilegum ástæðum var málið auk þess jafnaðarlega rætt við forseta Slysavarnafélags Íslands, vegna áhuga þess á notkun skipsins almennt til björgunarstarfsemi og möguleikum á framlagi úr björgunarskútasjóðum til smíði þess.

Auk fleiri, sem einnig veittu ráð og aðstoð í ýmsu, má nefna þá fyrirverandi forstjóra Landssmiðjunnar, Jóhannes Zoëgea, hitaveituforstjóra, og Ólaf Sigurðsson, sem nú er einn af aðalforstjórum (skipstæknilegur) Kockum's skipasmíðastöðvarinnar í Málmei í Svíþjóð, og sem nú nýlega var ráðunautur Sementsverksmiðju ríkisins við smíði hins nýja sementsskips FAXA.

Jafnframt þessu var einnig athugað, hvort ekki væri mögulegt að fá heppi- leg erlend hjálparskip eða herskip, keypt á hagkvæmu verði eða leigð til landhelgisgæzlu og veitti m. a. yfirmaður varnarliðsins í Keflavík Landhelgisgæzlunni mikla aðstoð í því efni. Af fleiri skipum sem athuguð voru, var það sem næst komst óskum okkar af bandarískri gerð, og hafði Landhelgisgæzlan áður haft tækifæri til að skoða svipuð skip hér í Reykjavíkurhöfn. Skip þetta var álíka stórt og það varðskip, sem nú er fyrirhugað að byggja, en þar sem það hafði ekki meira en um 14—15 sjóm. hraða, var yfir 20 ára gamalt, og uppfyllti auk þess ekki ýmis skilyrði um aðbúnað áhafnar o. fl. sem hér tíðkast, þá þótti ekki ráðlegt að halda lengra á þeirri braut.

Með bréfi dags. 27. febr. 1965 fór Landhelgisgæzlan þá þess á leit og fékk leyfi dómsmálaráðuneytisins til þess að semja við skipasmíðastöðina Aalborg Værft A/S um áframhaldandi tæknilegan undirbúning smíðinnar, um áætlun kostnaðar og að láta gera ýmsar tilraunir o. fl.

Hinn 31. okt. 1965 sendi Landhelgisgæzlan síðan háttvirtu dómsmálaráðuneytinu skýrslu um gang mála, svo og áætlun skipasmíðastöðvarinnar um væntanlegan byggingarkostnað slíks varðskipa, sem væri „aðeins stærra og með heldur aflmeiri véllum en varðskipið ÓÐINN, til þess að geta gengið hraðar, en að öðru leyti svipað því skipi að styrkleika, útbúnaði og innra fyrirkomulagi, með

þeim endurbótum þó, sem reynsla og nýrri tækni þykja gefa tilefni til, sérstaklega ofanþilja og í vélarúmi.“ Var heildarkostnaður við byggingu slíks skips þar áætlaður um 83 millj. ísl. kr., miðað við þáverandi verðlag á skipasmiðum erlendis, en sem þá þegar virtist fara ört hækkandi. Þessu bréfi fylgdu einnig ýmsar upplýsingar m. a. um getu Landhelgissjóðs til að standa straum af fyrstu 1—2 afborgunum byggingakostnaðarins m. m.

Þetta bréf var lagt fyrir ráðherrafund 18. nóv. 1965 og samþykkt að halda málinu áfram með ráðgerðum hraða, sem Landhelgisgæzlunni var tilkynnt.

Var síðan haldið áfram undirbúningi málsins, samið um hraða-athuganir, sem fram fóru hjá Hydro- og Aerodynamisk Laboratorium í Danmörku hinn 15. marz 1966 og þar á eftir lokið við endanlega útboðslýsingu, sem send var út í byrjun maí s. l. til 14 þekktra skipasmiðastöðva eða samtaka fleiri þeirra, bæði í austur- og vestur-Evrópu og þeim gefinn, að ráði sérfróðra manna, mánaðar frestur, sem síðar var lengdur nokkuð, til að skila frumtilboðum.

Af þessum aðilum voru tveir, sem þegar í stað tilkynntu að þeir hefðu mikinn áhuga á verkinu, og óskuðu eftir því að mega senda fulltrúa sína hingað til frekari viðræðna og útskýringa á einstökum atriðum tilboða sinna. Var það samþykkt og komu forstjórar frá báðum þessum fyrirtækjum til Reykjavíkur þessara erinda í byrjun júlí s. l. Aðrir aðilar þökkðu fyrir að mega bjóða í smíði skipsins, en töldu sig annars af ýmsum ástæðum ekki hafa aðstöðu, tíma eða næga reynslu til að taka þátt í útboði á byggingu svo sérhæfs skips, enda er nú allmjög farið að bera á því að erlendar skipasmiðastöðvar telji sér best henta að smíða eingöngu ákveðnar skipstegundir eða stærðir skipa.

Að loknum viðræðum við þessa tvo aðila, þ. e. a. s. brezku skipasmiðastöðina Brooke Marine, (sem samið hefur verið við um smíði síldarleitarskipsins) og Aalborg Værft, voru tilboð þeirra borin vandlega saman af fulltrúa Landhelgisgæzlunnar, Gísla Einarssyni hrl., sem skýrði frá niðurstöðum sínum í bréfi dags. 14. júlí þ. á., er lagt var fyrir hæstvartan dómsmálaráðherra 16. s. m. Komst Gíslu að þeirri niðurstöðu, að tilboð Aalborg Værft væri mun hagstæðara, bæði hvað snerti upphæð og lánskjör, og mælti Landhelgisgæzlan með því.

Á þeim grundvelli tók dómsmálaráðherra þá afstöðu, að taka bæri tilboði Aalborg Værft A/S og hefja endanlega samninga við þá.

Tilboð Aalborg Værft A/S, sem samið var endanlega um og undirskrifað hinn 12. ágúst s. l., er fast og að upphæð ísl. kr. 83 050 000.00, þar af 80% að láni til 8 ára frá afhendingardegi að telja. Afhending skal fara fram 18 mánuðum eftir undirskrift samnings.

Innifalið í tilboði Aalborg Værft er öll undirbúningsvinna þeirra fyrir okkur, að upphæð um 200 000.00 ísl. kr.

Nákvæmur samanburður á varðskipinu ÓÐNI og hinu fyrirhugaða varðskipi er of langt mál til að rekja hér lið fyrir lið, en nokkur aðalatriði ættu að nægja til almenns samanburðar, nefnilega:

	ÓÐINN	Nýtt skip	Mism.
Lengd p. p. ....	56.60 m	62.00 m	+ 5.40
Breidd .....	10.00 —	10.00 —	0
Djúprista, meðal .....	4.10 —	4.10 —	0
Vélarafli venjul. ....	5000 hk.	6770 hk.	+ 35%
— 2 klst. ....	6000 —	7680 —	+ 26%
Hraði, mesti .....	18.5 sjóm.	19.5 sjóm.	+ 1.0
Áhöfn, mesta .....	26	26	+ 0

Meiri hluti skipsbolsins, þ. e. a. s. frá því um brú og aftur að skut, er alveg eins á báðum skipum. Lengingin á nýja skipinu kemur öll í stefninu og gerir það að verkum að skipið verður rennilegra að framan og nær með því tæplega hálftrar sjómílu meiri gangi en v/s ÓÐINN.

Miðað við íslenzka togara, þá er nýja varðskipið áformað með nær því alveg sömu lengd og togarinn MAÍ, en einu feti (0,34 m) mjórra.

Ahöfn er áætluð hin sama og á varðskipinu ÓÐNI, en vegna aukinnar sjálfvirkni véla mætti fækka þar fólki, ef leyfi fæst til slíks þegar þar að kemur.

Vélar skipsins eru tvær, af MAN-gerð, og er svo um samið, að eftir nokkurra ára notkun, er vélarnar hafa fengið eðlilega reynslu, þá á að mega auka orku þeirra um stutta stund upp í 8600 hestöfl mest.

Annar aðalmunur á hol- og vélabúnaði þessara tveggja skipa:

1. Skiptiskrúfur í nýja skipinu. Gerir það nýja skipið um Dkr. 750 000.00 dýrara en með föstum skrúfum.
2. Fleiri vatnspétt hólf, sumpart af nýjum kröfum, — sumpart vegna okkar óska.
3. Meiri sjálfvirkni í vélarúmi. Eðlileg þróun.
4. Meiri styrking fyrir siglingu í ís, vegna fenginnar reynslu. Aðallega síður vélarúms.
5. Létt skýli fyrir þyrlu, — einnig vegna fenginnar reynslu. Óheppilegt hefur reynzt að sigla með þyrlu óvarða á þilfari á nokkrum hraða vegna ágjafar og þá skemmda af seltu.

Þá má geta þess, að 12 mánaða ábyrgð er á vélum og smíði skipsins, en var 6 mánuðir fyrir hvort tveggja á ÓÐNI og ÞÓR.

Ekki er neinn vafi á því að tilkoma hins nýja varðskips mun styrkja mjög alla aðstöðu Landhelgisgæzlunnar til að sinna þeim hlutverkum, sem henni hafa verið falin, hvort heldur um er að ræða gæzlu landhelginnar eða aðstoð við skip við strendur Íslands eða fólk sem býr í afskekktum landshlutum, — allt eftir þörfum hvers tíma.

Eins og kunnugt er, hefur sjálf gæzlan nú í rúman áratug byggzt á náinni samvinnu varðskipa og flugvéla, — og varðstöðvar í landi, og hefur þetta skipulag gert okkur kleift að gæta svo víðáttumikils svæðis með svo fáum mönnum og tækjum, sem raun ber vitni.

Grundvöllur þessa kerfis eru ganggóð varðskip, sem geta farið allra ferða sinna í svo til hvaða veðri sem er, og flugvélar, sem hafa hliðstæða notkun og eiginleika í lofti og varðskipin á sjónum.

Venjulegast er reynt að hafa hverju sinni a. m. k. tvö ganggóð varðskip staðsett sitt hvoru megin við landið og láta svo gæzluflugið eitt annast eftirlitið þar á milli. Eiga þá varðskipin að geta aðstoðað gæzluflugvélar við töku hvaða fiskiskips, sem þær kunna að staðsetja að ólöglegum athöfnum ef þau reyna að komast undan.

Á þennan hátt hefur tekizt að taka og færa til hafnar flesta þá 20 erlenda togara, sem gæzluflugvélnar, síðan 1953, hafa staðið að ólöglegum veiðum, — oft eftir fleiri klukkustunda eftirför.

En til þess að slík eftirför geti heppnast, þarf varðskipið að hafa sem mestan gang og geta farið allra sinna ferða þótt veður séu andstæð, og þar sem það eru einmitt sömu eiginleikar og æskilegir eru fyrir góð björgunar- og aðstoðarskip hér við land, þá er það skoðun Landhelgisgæzlunnar, að öllum þessum málum sé bezt borgið með notkun slíkra traustra varðskipa í náinni samvinnu við öfluga fluggæzlu.

Pétur Sigurðsson.

**Fylgiskjal II.**

Reykjavík, 15. febr. 1966.

Fiskiskip tekin að ólöglegum veiðum við Ísland frá 1. janúar 1952 til 31. des. 1965,  
alls 14 ár. Tími fiskveiðideilunnar við Breta, 1. sept. 1958 til 1. marz 1961,  
ekki talinn með

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Alls
Íslenzk ...	7	1	5	2	3	19	7	..	..	1	26	43	68	60	242
Brezk ....	2	2	5	8	3	9	7	..	..	8	14	10	12	7	87
Belgísk ...	1	7	4	2	3	5	2	..	..	..	..	..	..	..	24
Norsk ....	..	..	..	..	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6
Færeysk ..	1	3	..	..	1	..	2	..	..	3	..	..	..	..	10
Þýzk .....	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Frönsk ...	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Rússnesk .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1
	11	13	15	13	16	33	18	0	0	12	40	53	81	67	372

Botnvörpuveiðar .....	279	V/s Óðinn .....	65
Dragnótaveiðar .....	71	— Þór .....	72
Síldveiðar .....	6	— Ægir .....	40
Handfæraveiðar .....	7	— Albert .....	36
Línuveiðar .....	2	— María Júlía .....	12
Humarveiðar .....	6	— Gautur .....	16
Annað .....	1	— Sæbjörg .....	5
		Fluggæzlan .....	126
	372		
			372

Varðskip alls 106 erl. fiskiskip (93 togarar)  
Flug — 24 — — (29 — )  
Alls 130

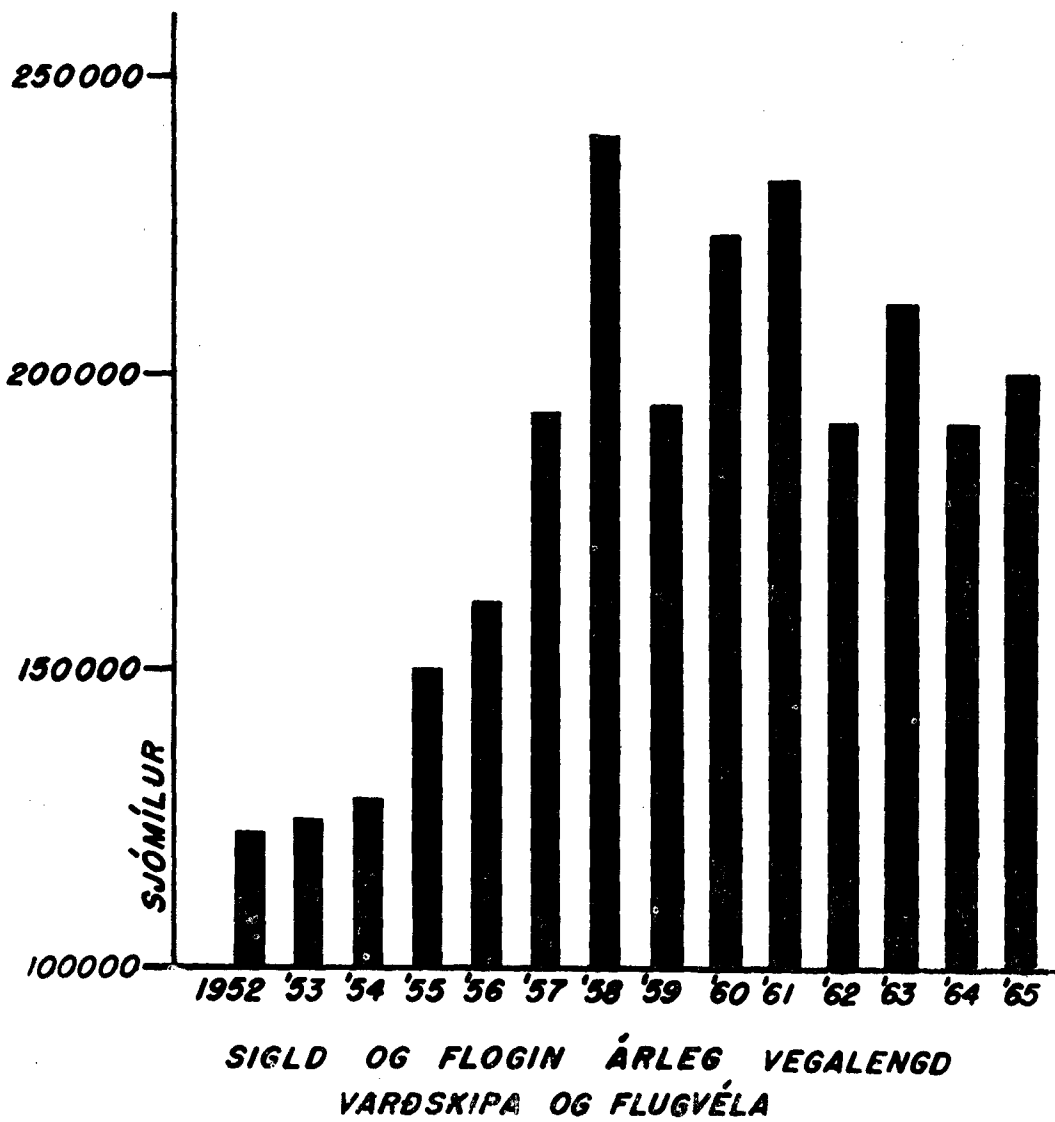
**Fylgiskjal III.****Skrá yfir flognar og sigldar vegalengdir gæzluflugvéla og varðskipa.**

Ár	Sjómilur		Samtals
	Flug	Sigling	
1952	0	121 738	121 738
1953	3 618	121 026	124 644
1954	12 767	128 012	140 779
1955	19 815	130 865	150 680
1956	26 054	133 093	159 147
1957	52 788	140 884	193 672
1958	59 721	180 048	239 769
1959	54 044	140 201	194 245
1960	51 028	172 395	223 423
1961	73 837	158 143	231 980
1962	37 020	154 214	191 234
1963	66 628	145 204	211 832
1964	65 220	126 128	191 348
1965	69 544	129 753	199 297
14	592 084	1 981 704	2 573 788
Meðaltal á ári	45 545	141 500	183 842

Í þessari skrá er innifalið allt flug og sigling, bæði til gæzlu og við önnur verk-  
efni eins og leit, rannsóknir, flutninga o. fl.

**Gæzludagar varðskipanna í einstökum landshlutum.**

Ár	Faxaflói	Breiðafj.	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	SA-land	SV-land
1954	587	56	235	163	133	73	197
1955	525	58	293	205	124	69	405
1956	387	53	261	210	147	98	213
1957	397	40	234	206	132	100	192
1958	666	63	409	249	227	107	213
1959	631	77	329	199	233	91	185
1960	341	81	307	242	284	146	210
1961	426	112	281	240	309	65	151
1962	466	68	252	227	290	88	135
1963	280	47	258	212	305	117	168
1964	316	44	205	138	274	67	151
1965	247	35	250	136	278	66	122
12	5 269	734	3 314	2 427	2 726	1 087	2 342
Meðaltal ...	439	61	276	202	228	90	195



**Fylgiskjal IV.**

**Leit að týndum bátum eða skipum framkvæmd af gæzluflugvélunum  
TF—RÁN og TF—SIF**

Ár	Flugferðir	Flugtimi
1956 .....	3	30 klst. 40 mín.
1957 .....	1	9 — 41 —
1958 .....	0	0 — 0 —
1959 .....	6	26 — 20 —
1960 .....	4	12 — 09 —
1961 .....	5	18 — 19 —
1962 .....	6	29 — 33 —
1963 .....	4	18 — 55 —
1964 .....	5	27 — 16 —
1965 .....	1	5 — 18 —
<hr/>		
10 .....	40	178 klst. 11 mín.
Meðaltal á ári .....	4	17 — 49 —

**Leit að týndu fólki og bátum framkvæmd af þyrlunni  
TF—EIR**

Ár	Flugferðir	Flugtimi
1965 .....	15	31 klst. 15 mín.

**Aðstoð sem varðskipin hafa veitt skipum og bátum við Ísland frá ársbyrjun 1952  
til ársloka 1965.**

	Aðstoð	Fylgd	Leit	Á flot	Björgun	Dráttur	Köfun	Alls	Faxaflóa	Breiðafj.	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	SA-land	SV-land
1952 .....	71	3	1	2	6	0	0	83	57	1	11	3	2	1	8
1953 .....	99	3	1	2	0	1	0	106	66	1	9	8	1	0	21
1954 .....	112	5	3	5	0	10	0	135	61	4	11	17	2	0	40
1955 .....	98	2	5	5	5	5	0	120	58	2	14	10	4	2	30
1956 .....	114	3	1	2	10	9	0	139	54	4	16	18	1	1	45
1957 .....	108	1	0	2	3	7	0	121	65	2	9	18	2	0	25
1958 .....	120	3	0	0	9	3	0	135	59	8	7	16	8	0	37
1959 .....	113	0	4	1	1	1	0	120	43	9	10	20	15	1	22
1960 .....	142	0	1	1	8	6	0	158	77	6	18	12	13	3	29
1961 .....	122	3	4	0	31	0	0	160	65	12	12	18	33	2	16
1962 .....	118	2	10	0	6	0	0	136	70	16	14	13	16	3	4
1964 .....	70	0	5	0	6	0	0	81	43	2	10	6	5	3	12
1964 .....	73	9	6	0	0	0	22	110	50	11	16	5	9	8	11
1965 .....	7	8	3	0	3	36	28	85	21	3	14	9	16	8	14
<hr/>															
	1 367	42	44	20	88	78	50	1 689	789	81	171	173	127	32	314

### Fylgiskjal V.

#### Skrá yfir farþegaflutninga með gæzluflugvélum og varðskipum.

Ár	Flugvélar	Varðskip	Samtals
1961 .....	..	768	768
1962 .....	..	2 207	2 207
1963 .....	73	1 188	1 261
1964 .....	262	1 007	1 269
1965 .....	152	805	957
5 .....	487	5 975	6 462

Meðaltal á ári ..... 1 292

Ath. Engar sérstakar skýrslur liggja fyrir frá fyrri árum. Flestir farþeganna eru með skipum fyrir Vestur- og Austurlandi.

### Fylgiskjal VI.

#### Skrá um hafrannsóknir og ýmsa aðra vinnu varðskipanna, talið í dögum.

Ár	Fiskirannsóknir	Sjómælingar	Ýmis flutn.	Samtals
1954 .....	166	7	176	349
1955 .....	165	9	185	359
1956 .....	157	6	248	411
1957 .....	168	8	145	321
1958 .....	127	1	182	310
1959 .....	97	3	21	121
1960 .....	139	3	26	168
1961 .....	212	2	47	261
1962 .....	228	22	62	312
1963 .....	203	25	10	238
1964 .....	140	16	18	174
1965 .....	231	0	14	245

12 ár ..... 2 033                      102                      1 134                      3 269

Meðalt. á ári .... 169                      9                      95                      272

Fiskirannsóknirnar eru framkvæmdar í umsjón Hafrannsóknarstofnunarinnar af varðskipunum Ægi og Maríu Júlíu.

Sjómælingarnar hafa verið gerðar undir umsjón íslensku sjómælinganna, en þar starfa nú að staðaldri 5 fyrri yfirmenn Landhelgisgæzlunnar.

Undir ýmsum flutningum má telja flutninga vegna vita, hafna-, og björgunar-skýla, afskekktara staða o. fl.



### Fylgiskjal VII.

#### Skrá yfir eyðingu tundurdufla við Ísland.

Ár	Á landi	Á sjó	Samtals
1952	7	..	7
1953	7	..	7
1954	2	..	2
1955	..	..	0
1956	5	..	5
1957	10	..	10
1958	7	..	7
1959	6	..	6
1960	5	..	5
1961	4	1	5
1962	2	1	3
1963	5	..	5
1964	..	1	1
1965	3	..	3
14	63	3	66

Meðaltal á ári ..... 4.7

### Fylgiskjal VIII.

#### Sókn togara á fiskimið utan fiskveiðimarkanna við Ísland samkvæmt athugunum gæzluflugvélarinnar TF—SIF.

Tölurnar sýna meðalfjölda erlendra og innlendra stórra togara séð að veiðum við hvert flug um tiltekin svæði.

Svæði	1964	1965
Reykjanes — Vestmannaeyjar	5.6	2.8
Vestmannaeyjar — Tvísker	7.1	4.9
Tvísker — Hvalsbakur	19.8	25.0
Hvalsbakur — Glettinganes	6.8	5.6
Glettinganes — Langanes	7.7	7.5
Langanes — Rauðinúpur	5.6	6.0
Rauðinúpur — Siglufjörður	3.5	2.5
Siglufjörður — Horn	13.1	11.0
Horn — Barði	14.8	16.5
Barði — Bjargtangar	8.2	16.0
Bjargtangar — Malarrif	5.4	7.6
Malarrif — Reykjanes	9.5	6.2
Meðalfjöldi að veiðum hvern dag	107.1	111.6
Athugaðir togarar, samtals	3448	3529
— — flestir í flugf.	158	171

**Fylgiskjal IX.**

