

Alþingi
Erindi nr. P 139/2775
komudagur 26.5.2011

Alþingi
B/t ritara Samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 25. mars 2011

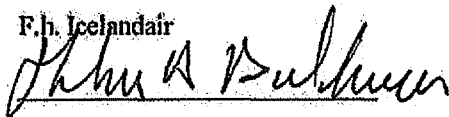
Efni: Umsögn um reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins frá 20.10. 2010 (Regulation (EU) No 996/2010)

Undirritaðum hefur verið gefið færi á að koma fram með umsögn eða athugasemdir við framangreinda reglugerð frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 20. október 2010 sem fjallar um rannsókn flugslysa og flugatvika. Núgildandi lög um rannsókn flugslysa eru nr. 35 frá árinu 2004. Í þeim lögum er tekið á mörgum þeim atriðum sem reglugerðin gerir kröfu um og verður ekki séð að eitthvað í lögnum stangist á við það sem fram kemur í reglugerðinni. Hins vegar er ljóst að reglugerðin, sem er afar ítarleg, kallar á að kveðið verði nánar á um tiltekin framkvæmdaratriði sem lög um rannsókn flugslysa hafa að geyma ákvæði um, auk þess sem reglugerðin kallar á lögfestingu nýrra reglna sem lögín taka ekki á, svo sem varðandi samskipti rannsóknarnefnda, aðkomu EASA að rannsóknum, atriði sem lúta að aðstoð við fórnarlömb eða aðstandendur þeirra o.fl.

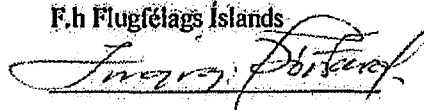
Undirritaðir sjá því ekki ástæðu til sérstakra athugasemda við reglugerðina, en vekja athygli á því að í 3.mgr.14.gr. reglugerðarinnar er þeim ríkjum sem bundin verða af reglugerðinni veitt heimild til að beita strangari löggeðf varðandi tákniörkun á afhendingu gagna rannsóknarnefndar flugslysa, sbr. 19.-21. gr. núgildandi laga um rannsókn flugslysa.

Eftir að hafa kynnt sér ágætlega efni reglugerðarinnar og feril þess frumvarps sem nú liggur fyrir Alþingi um skipan rannsóknarnefndar samgönguslysa (480. mál) þá eru undirritaðir, f.h. Icelandair, Flugfélags Íslands og Félags Íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA), staðfastari en áður í þeirri afstöðu sinni að það sé gjarnæði af Alþingi að ætla að ráðast í þá aðgerð að steypa saman í einn lagabálk efnisreglum um rannsókn flugslysa, umferðarslysa og sjóslýsa. Í því sambandi er sérstök athygli vakin á því að hvorki Evrópusambandið, né frændur okkar á Norðurlöndum hafa gengið svo langt að sameina efnisreglur um þessi ólíku svið, en með því er ekki verið loka fyrir þann möguleika að stjórnskipulag þessara sviða geti verið undir einum og sama liatti af hagkvæmnis- eða skipulagsásæðum.

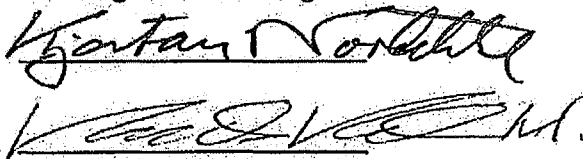
F.h. Icelandair



F.h. Flugfélags Íslands



F.h. Félags Ísl. Atvinnuflugmanna



Alþingi
Erindi nr. E 139/1918
komudagur 4.4.2011

Alþingi
B/t ritara Samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 4. apríl 2011

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa.

1. Það ríkir nú sátt um hvernig staðið er að rannsókn flugslysa og flugatvika.
2. Flugmenn og flugrekendur bera traust til núverandi rannsóknarnefndar og lagaumgjörðarinnar.
3. Undirritaðir gera sér grein fyrir því að aðstæður í Þjóðfélaginu kalla á hagræðingu í ríkisrekstri. Þeirri hagræðingu sem Fjármálaráðuneytið telur að hægt sé að ná fram, sbr. fskj. ráðuneytisins teljum við að unnt sé að ná fram án þess að um leið sé kollvarpað þeim lagagrundvelli sem rannsókn flugslysa byggir á í dag með fyrirséðum og ófyrirséðum afleiðingum. Ekki er gerð athugasemd við að reynt sé að ná fram sparnaði með hvers konar samnýtingu og hagræðingu varðandi þessa þrjá ólíku slysaflokka (flugslýs, sjóslýs og umferðarslýs), svo fremi að lagatextum þessara þriggja eðlisólíku slysaflokka sé ekki blandað saman.
4. Á það skal sérstaklega bent að hvorki í Danmörku né Noregi er lagatextum um þessi sérsvið blandað saman, en þetta eru þau tvö ríki sem við hér uppi á Íslandi berum okkur helst saman við þá er lög eru samin. Út frá lagatæknilegu sjónarmiði er eðlilegra að fjalla í sjálfstæðum lögum um hvert rannsóknarsvið fyrir sig. Ef í ljós kemur t.a.m. að gera þarf lagfæringu á reglum varðandi rannsókn flugslysa þá verður slíkri breytingu vart komið við nema um leið séu gerðar breytingar á reglum um rannsókn annars konar samgönguslysa ef búið er að steypa þeim öllum saman í einn lagabálk. Má í þessu sambandi vísa til staðfestra upplýsinga um að Hollendingar hafi reynt þetta módel sem í frumvarpinu felst með slæmum árangri sem varð til þess að þeir tóku aftur upp fyrra módel, þ.e. - aðskildir rannsóknarhópar með sérlög fyrir hvert svið.
5. Skylt er að benda á að fagmennsku við samningu lagatextans í frumvarpinu er ábótavant, eins og sést á því að ítrekað er ruglað saman hugtökunum: "flugriti", "ferðriti" og "hljóðriti", og ekki er að finna skilgreiningu á "flugrita" í frumvarplnu. Ruglað er saman hlutverkum lögreglu og rannsóknarnefndar flugslysa (samgönguslysa) sbr. 26. gr. frumvarpsins og umfjöllun um hana í greinargerð frumvarpsins. Í frumvarplnu er verið að setja inn texta um refsingar, þótt í núgildandi lögum um rannsókn flugslysa séu engin refsiakvæði, enda er tilgangur rannsókna flugslysa ekki að finna

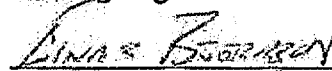
eitthvað til að refsa fyrir, það er gert með rannsókn samkvæmt lögum um meðferð sakamála.

6. Sú regla verður leidd af 21.gr.,sbr. 19.gr. og 20.gr., nógildandi laga um rannsókn flugslysa að opinberum rannsóknaraðilum getur verið heimilaður aðgangur að nánar greindum gögnum með dómsúrskurði. Í 28.gr. fyrirbyggjandi frumvarps sem ber yfirskriftina "Dómsúrskurður", sbr. einnig athugasemnd um ákvæðið í greinargerð, er galopnað fyrir það að óskilgreindir "aðilar" geti með dómsúrskurði nálgast gögn rannsóknarnefndar.
7. Ummæli í 3.mgr.IV.kafli athugasemnda eru óviðeigandi og óþörf, svo ekki sé fastar að orði kveðið. Nær væri að Alþingi hlutaðist til um að gera breytingu á skaðabótalögum sem fæli í sér algjört afnám bótaskyldu starfsmanna ef starfsmaður veldur tjóni af gáleysi við störf sín og til staðar er munatrygging, rekstrarstöðvunartrygging eða ábyrgðartrygging vinnuveitanda. Í því sambandi má benda á að Alþingi hefur nú þegar samþykkt lög sem mæla fyrir um að ekki skuli skerða bætur til starfsmanns sem slasast þó svo að tjónið verði rakið til gáleysislegrá athafna hans sjálfs (170. mál).
8. Þegar ofanefnt er virt er ljóst að undirritaðir eru algerlega mótfallnir því að stept sé í sama lagabálk lögum um rannsókn umferðarslysa, sjóslysa og flugslysa, sem er fráleitt, og munu því ekki, að öðru leyti en að ofan greinir, gera sérstakar athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins. Sjái Alþingi sér ekki fært að virða ábendingar og áhyggjur undirritaðra vegna þessa máls mun hið ómetanlega traust og sú mikilsverða sátt sem nú ríkir á milli hagsmunaaðila í þessum áriðandi málaflokki bíða alvarlegan hnekki og samvinnu aðila við að auka og bæta flugöryggi stefnt í hættu. Þá skal á það bent aðnú alveg nýlega tók gildi ný reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (frá 20. október 2011) um rannsókn flugslysa og flugátvika. Undirritaðir, fyrir hönd Icelandair, Flugfélag Íslands og Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna skora á Alþingi að falla frá því að gera efnisbreytingar á lögum um rannsókn flugslysa að öðru leyti en því sem leiða kann af þeirri niðurstöðu að lögfest verði skipan nýrrar nefndar, Rannsóknarnefndar samgönguslysa, og því sem leiða kann af innleiðingu ofanefndrar ESB-reglugerðar, nr. 996/2010, í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið.

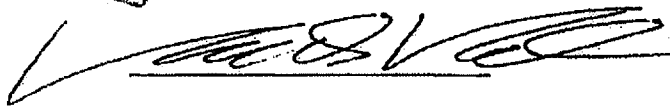
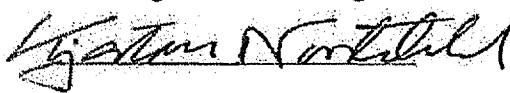
F.h. Icelandair



F.h. Flugfélags Íslands



F.h. Félags ísl. Atvinnuflugmanna



Kjartan Norðdahl

From: WHYTE Jurgen [JURGENWHYTE@AAIU.ie]
Sent: 21. mars 2011 09:55
To: Kjartan Norðdahl
Subject: RE: investigation of aviation accidents/incidents
Kjartan

- (1) Government decision was made to reduce the number of agencies, bodies, etc that had been formed over the Celtic tiger years.
- (2) Ireland had three separate transport investigation bodies, namely, Air Accident (Fully Formed), Rail Accident (Half Formed) and Marine Accident (Formed but not staffed by full-time professional).
- (3) Civil servants saw that it was just a matter of bringing the three together and sharing resources, including investigations. They also sought to combine the legislation of all three modes.
- (4) Air strongly objected on the grounds that (a) the investigative processes, functions and requirements (International and European) were very different. (b) Conflicts existed between each mode's legislation. (c) Most importantly, Air could not accept that a non-air person such as rail or marine would make decisions during notification of an air occurrence, decide a level of response and then go to the site without having detailed knowledge of the mode. Aviation professionals would not tolerate a non-aviation investigator carrying out an aviation investigation.
- (5) The Dutch tried this approach back in 2005 and it totally failed, it was described as non-workable and they reverted back to the multi-mode specific process.
- (6) We are now co-located with Marine and Rail in the same offices and are sharing some resources within the accommodation...we may also centralise administration functions and are presently developing legislation to form the multi-mode office but retaining legislation for each separate mode. Advantage being that we are guaranteed to be fully compliant with International and European Legislation requirements and that it would be easier to amend such legislation as required.

Hope this helps.

Jurgen

Jurgen Whyte
Chief Inspector of Air Accidents
Air Accident Investigation Unit
Department of Transport
Leeson Lane
Dublin 2
Ireland.

Phone: +353-(0)1-604 1289
Fax: +353-(0)1-604 1514

E-mail: jurgenwhyte@aaiu.ie
Web Site: www.aaiu.ie

-----Original Message-----

From: Kjartan Norðdahl [mailto:kn@fia.is]
Sent: 18 March 2011 16:46
To: WHYTE Jurgen
Subject: Fwd: investigation of aviation accidents/incidents

----- Forwarded message -----

From: **Kjartan Norðdahl** <kn@fia.is>

26.5.2011

Date: 2011/3/18
Subject: investigation of aviation accidents/incidents
To: jurgenwhyte@aaib.ie

Hi Jürgen,

Ref. to our telef. conversation today.

The Icelandic Aviation Authorities (Ministry of Transport), plan to change the legislation of air-accidents/incidents investigation in a certain way mainly (they say) to save money. (as everybody knows Iceland is in a serious financial crisis as of now, so this decision is a highly political one).

The Pilot Union (and the Icelandic Airline Operators agree with us on this) is very concerned over this because of the following:

According to the bill of legislation it looks like there will be a mixing together of investigating air accidents, road accidents and maritime accidents.

Not only that the same specialists will investigate all three kinds of accidents but also the legal text for each type of accident are mixed together.

Thus the mention of police interference pops up again and again in the new text, creating a complete mistrust of the whole thing.

Would you be so nice to repeat in an e-mail the same as you did in our the telephone conversation, about the investigation groups in Ireland being separated and the legal text separated, the cost saving will easily become the opposite, and so on . It would also be nice if it was possible to mention the way things went when the Dutch actually tried this proposed Icelandic model and it proved to be a total failure, and also I would like to know if I can show your answers to the interested parties.

Very grateful and with respect

Kjartan Norddahl

Legal adviser to the Pilot Union in Iceland.

Tá eolas sa teachtaireacht leictreonach seo a d'fhéadfadh bheith príobháideach nó faoi rún agus b'fhéidir go mbeadh ábhar rúnda nó pribhléideach ann. Is le h-aghaidh an duine/na ndaoine nó le h-aghaidh an aonáin atá ainmnithe thuas agus le haghaidh an duine/na ndaoine sin amháin atá an t-eolas. Tá cosc ar rochtain don teachtaireacht leictreonach seo do aon duine eile. Murab ionann tusa agus an té a bhfuil an teachtaireacht ceaptha dó biodh a fhios agat nach gceadaítear nochtadh, cóipeáil, scaipeadh nó úsáid an