



www.fib.is

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Alþingi
Erindi nr. P 138/1017
komudagur 21.1.2010

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 21. janúar 2010

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, þskj. 323, 279. mál.

FÍB fagnar markmiðum frumvarpsins um að auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir á Íslandi.

Stjórn FÍB leggur til breytingar á 5. grein frumvarpsins. Í stað einnar fimm manna rannsóknarnefndar samgönguslysa telur FÍB æskilegt að hafa þrjár fagnefndir, eina fyrir fyrir hvern málaflökk. Lagt er til að hver nefnd verði skipuð þrem mönnum með sérþekkingu og menntun sem nýtist við rannsókn slysa í hverjum málaflökki fyrir sig. Félagið telur að þessi skipan auki gæði og fagmennsku við rannsóknir samgönguslysa og efli þar með þekkingu og forvarnir. Aukin sérhæfni er samfélaginu verðmæt.

FÍB leggur til að formenn þessara þriggja nefnda skipi síðan rannsóknarnefnd samgönguslysa sem er yfir fagnefndunum. Ráðherra skipar einn þessara þriggja sem formann sem ber ábyrgð og stjórnar daglegum rekstri nefndarinnar í samræmi við það sem lagt er til í 5. grein frumvarpsins.

Virðingarfyllst,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson



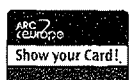
HEIMILIS- & PÓSTFANG:
ADDRESS AND POSTAL ADDRESS:
Borgartún 33 · IS-105 Reykjavík

SÍMI:
TELEPHONE:
+354 414 9999

MYNDSENDIR:
TELEFAX:
+354 414 9998

NETFANG:
E-MAIL:
fib@fib.is

KENNITALA:
REG.NUMBER:
530169-7749



HAFNASAMBAND ÍSLANDS

Alþingi

Erindi nr. Þ 138/902

komudagur 29.12.2009

Reykjavík 29.12.2009

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 - REYKJAVÍK

0903007HA MKH/-
Málalykill: 613

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa - 279. mál

Hafnasambandi Íslands hefur borist frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, þskj. 323 – 279. mál, til umsagnar með tölvupósti dags. 28. desember 2009.

Hafnasamband Íslands gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllt
HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Magnús Karel Hannesson

Alþingi
Erindi nr. P 138/937
komudagur 20.1.2010

Reykjavík, (22. september 2009)
sent 18/1 '10

Umsögn um frumvarp um Rannsóknarnefnd samgönguslysa

Sem nefndarmaður í Rannsóknarnefnd sjóslysa, síðustu 14 ára, sendi ég hér með umsögn um frumvarpsdrög að rannsóknarnefnd samgönguslysa.

Vill ég koma með eftirfarandi athugasemd við 9. gr. frumvarpsins um rannsóknarmenn.

Árið 1970 var gerð breyting á sjómannelögum þar sem gert var ráð fyrir að fram færu rannsóknir á sjóslysum og var þar stigið stórt skref í þágu öryggis sjómanna. Með þeirri nýskipan skyldi leita leiða til að læra af slysum þannig að koma mætti í veg fyrir endurtekningu þeirra. Það var svo með breytingum á sömu lögum árið 1985 sem sérstök rannsóknarnefnd var sett á laggirnar (230 gr.). Í þeirri breytingu var skilgreint um þekkingargrunn þeirra sem í nefndinni skyldu vera, skipstjórnarmaður fiskiskips, skipstjórnarmaður kaupskips, vélstjóri, skipaverkfræðingur og lögfræðingur sem jafnframt skyldi vera formaður nefndarinnar.

Þessi skipan í lögum hélst allt til setningu laga nr 68/2000 þar sem ekki lengur var tilgreind sérstök þekking einstakra nefndarmanna heldur að nú skyldi nefndin skipuð kunnáttumönnum. Þrátt fyrir þessa breytingu voru nefndarmenn skipaðir í samræmi við fyrri skipan allt til ársins 2008 að skipaverkfræðingur var ekki lengur meðal nefndarmanna.

Það hefur verið reynsla mín, þann tíma sem ég hef setið í rannsóknarnefnd sjóslysa, á mikilvægi þess að sem víðtækust þekking á allri starfsemi, hönnun og regluverki í kringum skiparekstur sé til staðar við rannsóknir á þeim málum sem fyrir nefndina koma. Það hefur einnig aukið á trúverðugleika nefndarálita að sérfræðingar hafa fjallað um alla hliðar málanna.

Með þessa víðtæku skipaþekkingu innanborðs í nefndinni tel ég að rannsóknarkostnaður hafi verið umtalsvert lægri en ef aðkeypt sérfræðiþjónusta hefði verið fengin í einstökum málum enda nefndarlaun langt frá töxtum sérfræðinga.

Vill ég leggja til að fjölgað verði rannsóknarmönnum þannig að tryggja megji að Rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi ávallt innan sinna raða rannsóknarmenn sem búa yfir skipstjórnar, vélstjórnar og skipaverkfræðiþekkingu auk sjómenskureynslu. Slík þekking er nauðsynleg við rannsókn sjóslysa.

Virðingarfyllst,

Hilmar Snorrason, skipstjóri og nefndarmaður í rannsóknarnefnd sjóslysa.

Alþingi
Erindi nr. P 138/973
komudagur 22.1.2010

Alþingi
b.t ritara samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 R

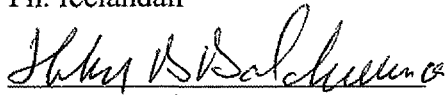
Reykjavík 21. janúar 2010

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa

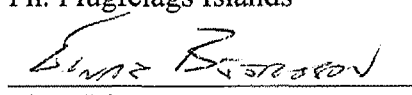
1. Það ríkir nú sátt um hvernig staðið er að rannsókn flugslysa og flugatvika.
2. Flugmenn og flugrekendur bera traust til núverandi rannsóknarnefndar og lagaumgjörðarinnar.
3. Undirritaðir gera sér grein fyrir því að aðstæður í þjóðfélaginu kalla á hagræðingu í ríkisrekstri. Þeirri hagræðingu sem fjármálaráðuneytið telur að hægt sé að ná fram sbr.fskj. fjármálaráðuneytis teljum við að hægt sé að ná án þess að um leið sé kollvarpað þeim lagagrundvelli sem rannsókn flugslysa byggir á í dag með fyrir séðum og ófyrir séðum 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 við rannsókn annarskonar samgönguslysa ef búið er að steypa öllum sviðum saman í einn lagabálk.
5. Skyld 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 frumvarpinu. Ruglað er saman hlutverkum lögreglu og rannsóknarnefndar flugslysa (samgönguslysa) sbr. 26. gr. frumvarpsins og umfjöllun um hana í greinargerð frumvarpsins. Í frumvarpinu 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. 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 athugasemd um ákvæðið í greinargerð, er galopnað fyrir það að óskilgreindir „aðilar“ geti með dómsúrskurði nálgast gögn rannsóknarnefndar.
7. Ummæli í 3. mgr. IV. kafla athugasemda eru óviðeigandi og óþörf, svo ekki sé kveðið fastar að orði. Nær væri að Alþingi hlutist 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 gáleysislegra athafna hans sjálfs (170. mál).
8. Þegar ofanefnt er virt er ljóst að undirritaðir eru algerlega mótfallnir því að steyp sé í sama lagabálk lögum um rannsókn umferðarslysa, sjóslysa og flugslysa sem er fráleitt og munu því ekki að öðru leyti en ofan greinir gera sérstakar athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins. Sjái Alþingi sér ekki fært að virða ábendingar og áhyggjur undirritaðra vegna þessa máls eru öll líkindi á því að hið ómetanlega traust og sú mikilsverða sátt sem nú ríkir á milli hagsmunaaðila í þessum áriðandi málaflokki biði hnekki sem sjálfsagt enginn vill bera ábyrgð á. Þá skal á það bent að nú alveg nýlega (föstudaginn, 29. okt. 2009) voru útgefin drög að nýrri reglugerð ESB um rannsókn flugslysa og flugatvika, sem taka mun gildi í ríkjum hins evrópska efnahagssvæðis væntanlega á þessu ári, og því er eðlilegt að fresta lagabreytingum um rannsókn flugslysa og flugatvika þar til síðar. Undirritaðir fyrir hönd Icelandair, Flugfélags Íslands og Félags Ísl. 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.

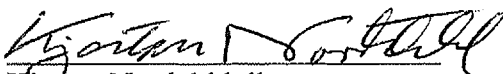
Fh. Icelandair



Hilmar B Baldursson
Flugrekstrarstjóri

Fh. Flugfélags Íslands


Einar Björnsson
Flugrekstrarstjóri

Fh. Félags ísl. atvinnuflugmanna


Kjartan Nordahl hdl.


Karl Ó Karlsson hrl.



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 138/997
komudagur 22.1.2010

LHG/004/9,6/ DS/sig
Reykjavík 21. janúar 2010.

Efni: Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa þskj. 323 — 279. mál á 138. löggjafarþingi.

1. Almenn

Landhelgisgæslan telur jákvætt að efla rannsóknarnefndir sem hafa það hlutverk að safna upplýsingum um samgönguslys hvort sem það er gert með sameiningu nefnda eða á annan hátt. Með forvörnum og upplýsingum er hægt að draga úr hættu á alls kyns slysum. Það er því jákvætt ef nefndin fær það hlutverk að skrá öll óhöpp eða atvik, jafnvel þótt ekki hafi raunverulegt slys hlotist af, og fjalla um þau.

2. Athugasemdir við 3. gr. – Orðskýringar sem afmarka m.a. gildissvið laganna


Í skilgreiningum í 3. gr. frumvarpsdraganna er annars vegar skilgreint sjóatvik og hins vegar sjóslys. Í skilgreiningu á sjóatviki er talað um atburði eða röð atburða sem gerast í tengslum við útgerð skips en í skilgreiningu á sjóslysi er fjallað um atburð eða röð atburða sem í tengslum við rekstur skips hafa ýmsar afleiðingar.

Ná má utan um öll möguleg tilvik með því að tala um *notkun farartækja á sjó eða vötnum*. Orðið *notkun* er mun víðtækara en orðin *rekstur* og *útgerð*. Einnig er spurning um að skilgreina orðið *skip* sérstaklega og láta það ná yfir öll möguleg farartæki á sjó. Í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A.849(20), kóða um rannsóknir á slysum og óhöppum á sjó er *skip* skilgreint í lið 4.9 sem *hvers konar farartæki sem notað er til að sigla á sjó eða vatni*.

3. Athugasemd við d. lið 2. mgr. 15. gr.

Í greininni kemur fram að nefndinni er skylt að rannsaka atvinnuköfunarslys. Í frumvarpinu er hins vegar gert ráð fyrir að nefndin rannsaki flugslys og sjóslys hvort sem þau verða í atvinnustarfsemi eða ekki. Hér er lagt til að nefndin fjalli um öll köfunarslys, hvort sem þau verða við atvinnuköfun eða ekki.

F. h. Landhelgisgæslu Íslands


Dagmar Sigurðardóttir
lögfræðingur.



Skógarhlíð 14
105 Reykjavík
ICELAND



lhg@lhg.is
www.lhg.is



354-5452000



354-5452001

Alþingi
Erindi nr. D 138/1018

komudagur 21.1.2010

Umsögn vegna frumvarps til laga um rannsókn samgönguslysa.

Þskj. 323 — 279. mál.

Reykjavík, 21. janúar 2010.

Samgöngunefnd Alþingis.

Hér með leyfi ég mér að koma með athugasemd vegna frumvarps til laga um rannsókn samgönguslysa. Fyrst, þá vil ég þó lýsa ánægju minni með frumvarpið í heild sinn og þær breytingar sem hér er verið að gera varðandi rannsókn samgönguslysa.

Það er eitt atriði sem ég vil gera athugasemd við, sem er grein 5. um nefndarmenn og hvernig rannsóknarnefndin er sett upp. Núverandi tillaga hljóðar svo:

5. gr.

Nefndarmenn.

Ráðherra skipar fimm menn í rannsóknarnefnd samgönguslysa til fimm ára í senn auk fjögurra varamanna. Ráðherra skipar einn nefndarmanna formann nefndarinnar og annan staðgengil hans. Formaður ber ábyrgð á og stjórnar daglegum rekstri nefndarinnar, þ.m.t. fjárreiðum hennar, og gætir þess að starfsemi nefndarinnar sé í samræmi við gildandi lög og reglugerðir á hverjum tíma. Formaður ræður annað starfsfólk til nefndarinnar.

Að minnsta kosti þrír nefndarmenn skulu taka þátt í meðferð hvers máls sem til rannsókna er.

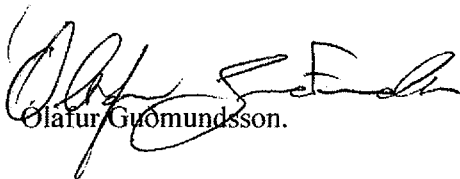
Nefndarmenn rannsóknarnefndar skulu hafa menntun eða starfsreynslu á sviði sem nýtist við rannsóknir samgönguslysa.

Með einni nefnd tel ég að fagleg sérfræðipækking muni ekki verða eins góð og með því að vera með sérstakar fagnefndir fyrir flugslys, sjóslys og umferðarslys eins og nú er. Mig langar því til að stinga upp á því, að skipaðar verði 3 fagnefndir fyrir hvern málaflokk og hver þeirra verði skipuð mönnum með sérþekkingu á hverju sviði fyrir sig. Formenn þessara þriggja nefnda skipi síðan rannsóknarnefnd samgönguslysa, sem komi fram á sama hátt og lagt er upp með í 5. grein.

Ég tel að með þessu móti náist mun faglegri og betri sérhæfð umfjöllun í hverjum flokki og það skili sér þar með betur í rannsóknarnefndina sjálfa. Fjárhagslega þyrfti þetta ekki að vera dýrara svo neinu nemi, þó svo að fleiri einstaklingar komi að málum. T.d. mætti ná því fram með lægri greiðslu til annarra en formanna nefndana, sem jafnframt sætu þá í sameiginlegu rannsóknarnefndinni.

Með bestu kveðjum,

F.h. Landssambands Íslenskra Akstursfélaga, L.Í.A.,


Ólafur Guðmundsson.



Alþingi
Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 138/975
komudagur 22.1.2010

Reykjavík, 19. janúar 2010
Mál nr. 0903014

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa

Samgöngunefnd hefur óskað eftir umsögn neðangreindra samtaka um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa.

Samtök aðila í sjávarútvegi og landflutningum hafna hugmyndum um að steypa saman lögum um rannsókn sjóslysa, flugslysa og umferðarslysa í ein lög og eina rannsóknarnefnd.

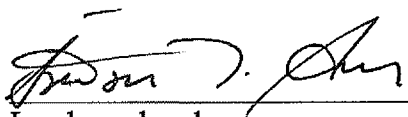
Þessari grundvallarskoðun hefur verið komið rækilega á framfæri í umsögnum aðila til ráðuneytisins við undirbúning frumvarpsins. Það er því rangt og misvísandi farið með í kafla IV í athugasemdum með frumvarpinu að segja tekið hafi verið tillit til athugasemda umsagnaraðila. Ráðuneytinu bar að tilgreina og rökstyðja sérstaklega að það hafi ekki tekið tillit til grundvallarathugasemda neðangreindra aðila til að upplýsa Alþingi með réttum hætti um stöðu málsins.

Eins og kemur fram í einstökum og sameiginlegum umsögnum aðila:

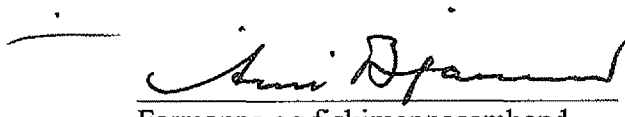
- Þá er ekki verið að auka skýrleika og skilvirkni þeirra laga sem í gildi eru.
- Sjálfstæði rannsóknarnefndanna hefur verið styrkt, en með þessum breytingum er verið að draga úr sjálfstæði þeirra.
- Slysarannsóknir krefjast mikillar sérþekkingar og reynslu, en hvergi er sýnt fram á hver samlegðaráhrifin yrðu við rannsóknir slysa í einstökum greinum.
- Það gilda ekki sömu alþjóðlegu reglur um rannsókn slysa, sérsjónarmið gilda um hverja starfsemi eðli málsins samkvæmt.
- Engin rök hafa verið lögð fram af hálfu ráðuneytisins sem sýna fram á að rannsóknnum sé ábótavant í dag.
- Sátt ríkir um gildandi fyrirkomulag slysarannsókna í dag, en með frumvarpinu er verið að setja þetta umhverfi í óvissu.
- Engin gögn voru lögð fram við undirbúning frumvarpsins til að rökstyðja þá hagræðingu sem ná á skv. frumvarpinu. Upplýsa ber um það kostnaðarmat sem ráðuneytið hefur gert.
- Óskað var eftir samráði við ráðuneytið um undirbúning þessa máls, en ráðuneytið svaraði því engu.

Tekið hefur verið tillit til nokkurra efnisatriða í umsagnarferlinu, en engin umræða hefur átt sér stað um þann grundvallarágreiðing sem er á milli frumvarpshöfunda og neðangreindra aðila um stofnun einnar rannsóknarnefndar samgönguslysa. Óskað er því sérstaklega eftir að fulltrúar neðangreindra aðila fái að koma á fund samgöngunefndar til að skýra mál sitt frekar.

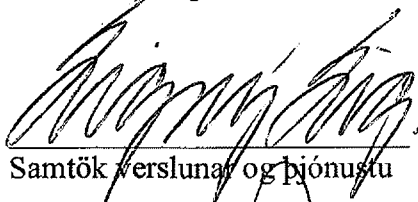
Virðingarfyllst,



Landssamband
íslenskra útvegsmanna



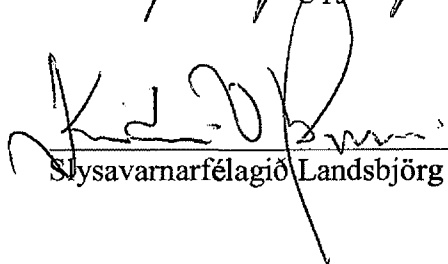
Farmanna og fiskimannasamband
Íslands



Samtök verslunar og þjónustu



Sjómannasamband Íslands



Slysavarnarfélagið Landsbjörg



VM-Félag vélstjóra og
málmtæknumanna

Kjartan Norðdahl

From: Þorkell Ágústsson [thorkell@mf.is]
 Sent: 9. mars 2010 11:34
 To: kn@fia.is
 Subject: Rannsóknarnefndir flugslysa í Evrópu

Alþingi
 Erindi nr. P 138/1315
 komudagur 18.3.2010

Sæll Kjartan
 Sendi þér þetta samkvæmt beiðni

Tafla sem ég hef sent þér áður og var tekin saman árið 2007 er eftirfarandi

	Flugvélar	Skip	Bifreiðar	Járnbr.	Lagnir	Annað
1Noregur 1	X		X	X		
2Danmörk	X			X		
3Finnland	X	X		X		X
4Svíþjóð	X	X		X		X
5Kanada	X	X		X	X	
6Bandaríkin	X	X	X	X	X	
7Holland	X	X	X	X	X	X
8Nýja Sjáland	X	X		X		
9Ástralía	X	X	X	X		

Síðan ofangreint var unnið hefur eitthvað breyst og hef ég tekið saman töflu yfir Evrópuríkin.

Af þeim 38 ríkjum sem listuð eru hér að neðan eru 10 ríki með sameiginlega nefnd.
 Tvö þeirra, Noregur og Holland hafa sameinaða rannsóknarnefnd sem einnig tekur til umferðaslysa.

Þess ber að geta að hjá norsku nefndinni starfa um 35 manns og velta þeirra er um 1.2 milljarður (ISK) og hjá hollensku nefndinni starfa um 65 manns og velta þeirra er um 1.9 milljarður (ISK). Hollenska nefndin tekur einnig á öðrum slysum svo sem í tengslum við byggingar, pípulagnir, flóða og atvika innan heilbrigðisgeirans ofl.

Ríki	Fyrirkomulag	Vefsvæði
ALBANIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.dgca.gov.al
REPUBLIC OF ARMENIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.aviation.am
BELGIUM	Aðeins flugslysarannsóknir	www.mobilit.fgov.be
BOSNIA AND HERZEGOVINA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.bhdca.gov.ba
REPUBLIC OF BULGARIA	Sameiginleg flugslysanefnd, lestarslysanefnd og sjóslysanefnd	www.mt.government.bg
REPUBLIC OF CROATIA	Aðeins flugslysarannsóknir	
CYPRUS	Aðeins flugslysarannsóknir	
CZECH REPUBLIC	Aðeins flugslysarannsóknir	www.uzpln.cz
DENMARK	Sameiginleg flugslysanefnd og lestarslysanefnd	www.aib.dk
	ATH! Í Danmörku er einnig rannsóknarnefnd sjóslysa og rannsóknarnefnd umferðaslysa	
ESTONIA	Sameiginleg flugslysanefnd og lestarslysanefnd	www.mkm.ee
FINLAND	Sameiginleg flugslysanefnd, lestarslysanefnd og sjóslysanefnd. Í Finnlandi rannsakar nefndin einnig önnur slys svo sem hrún bygginga.	www.onnettomuustutkinta.fi
FRANCE	Aðeins flugslysarannsóknir	www.bea.aero
Republic of Macedonia	Aðeins flugslysarannsóknir	
GEORGIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.uta.gov.ge
Greece HELLAS	Flugmálastjórn (ekki rannsóknarnefndir)	www.aaiasb.gr
HUNGARY	Sameiginleg flugslysanefnd, lestarslysanefnd og sjóslysanefnd	www.kbsz.hu
IRELAND	Aðeins flugslysarannsóknir, Írar áætla að sameinast en einhver bið er á því.	www.aaiu.ie
ITALY	Aðeins flugslysarannsóknir	www.ansv.it

LATVIA	Sameiginleg flugslysaneftnd og lestarslysaneftnd	www.taiib.gov.lv
LITHUANIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.caa.lt
LUXEMBOURG	Sameiginleg flugslysaneftnd, lestarslysaneftnd og sjóslysaneftnd	www.mt.public.lu/transport/aet
MALTA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.baai.gov.mt
REPUBLIC OF MOLDOVA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.caa.md
MONACO	Aðeins flugslysarannsóknir	
NORWAY	Sameiginleg flugslysaneftnd, lestarslysaneftnd, sjóslysaneftnd og umferðaslysaneftnd	www.aibn.no
POLAND	Aðeins flugslysarannsóknir	www.mi.gov.pl/pkbwl
PORTUGAL	Aðeins flugslysarannsóknir	www.gpiaa.gov.pt
ROMANIA	Aðeins flugslysarannsóknir	
SAN MARINO	Aðeins flugslysarannsóknir	www.ansv.it
REPUBLIC OF SERBIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.cad.gov.rs
SLOVAK REPUBLIC	Aðeins flugslysarannsóknir	www.caa.sk
REPUBLIC OF SLOVENIA	Aðeins flugslysarannsóknir	www.mzp.gov.si
SPAIN	Aðeins flugslysarannsóknir	www.ciaiac.es
Sweden	Sameiginleg flugslysaneftnd, lestarslysaneftnd og sjóslysaneftnd. Í Svíþjóð rannsakar nefndin einnig atvik hjá hernum	www.havkom.se
SWITZERLAND	Aðeins flugslysarannsóknir	www.bfu.admin.ch
UNITED KINGDOM	Aðeins flugslysarannsóknir	www.aaib.gov.uk
KINGDOM OF THE NETHERLANDS	Sameiginleg flugslysaneftnd, lestarslysaneftnd, sjóslysaneftnd, umferðaslysaneftnd (einnig önnur slys/atvik)	www.safetyboard.nl

Ég er ekki viss með Indland, Japan og Taiwan en mig grunar að þar sé sameiginlega nefnd.

Kær kveðja,
 Þorkell Ágústsson
 Forstöðumaður og rannsóknarstjóri
 Rannsóknarnefnd flugslysa
 Hús FBSR, Flugvallarvegi
 101 Reykjavík

Tel: 511 1666
 Fax: 511 1667
 GSM: 660 0333
 e-mail thorkell@rnf.is
 Website www.rnf.is

21.1.2010

Samgöngunefnd Alþingis.

Umsögn um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, 279. mál

Með vísan í ofnagrent gerir Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) athugasemdir við kaflann sem ber heitið „Um rannsóknarnefnd samgönguslysa“. Hlutverk hennar er skv. 4. gr. að rannsaka einstaka slysa- og atvikaflokka eftir því sem hún telur efni standa til. Í 5. gr. er gert ráð fyrir að hún sé skipuð fimm mönnum auk fjögurra varamanna og í 2. mgr. er svo mælt, að þrír nefndarmenn að minnsta kosti taki þátt í meðferð hvers máls.

Þegar haft er í huga hversu víðtækt hlutverk nefndarinnar skal vera: að rannsaka flugslys, sjóslys og umferðarslys hlýtur að vakna sú spurning hvort líklegt sé að jafnfámenn nefnd og þessi komist yfir þetta verkefni og búi yfir þekkingu og reynslu til að meta sjálfstætt orsakir slíkra slysa þótt formaður megi ráða „annað starfsfólk nefndarinnar“ sem væru þá væntanlega jafnframt sérfræðingar á tilteknum sviðum. Sérfræðiþekkingu og starfsreynslu virðist þó einkum eiga að tryggja með ákvæðum 6. gr. þar sem mælt er fyrir um stjórnanda rannsókna. Með vísan til þess hlutverks er athugandi að skilgreina nánar stöðu hans og hlutverk, t.d. hvort hann skuli ráðinn sérstaklega til að fjalla um tiltekið mál eða vera ráðinn til ákveðins tíma og vera þá til taks þegar kallið kemur.

RNF telur rétt að með ofangreindu fylgi umsögn sem gerð var 2. október síðastliðin.

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar flugslysa,
Þorkell Ágústsson
Forstöðumaður og rannsóknarstjóri
Rannsóknarnefnd flugslysa
Hús FBSR, Flugvallarvegi
101 Reykjavík

Reykjavík 2. október 2009

Samgönguráðherra
Kristján L. Möller
Samgönguráðuneytið
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu
150, Reykjavík

Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) hefur haft til umsagnar ný drög að frumvarpi til laga um rannsókn samgönguslysa, eins og því hefur verið breytt í kjölfar athugasemda umsagnaraðila.

RNF gerði umfangsmiklar athugasemdir við upphaflega frumvarpið með bréfi til Samgönguráðuneytisins sem dagsett er hinn 5. maí síðastliðinn. Hefur að einhverju leyti verið tekið tillit til þeirra athugasemda við vinnslu þessa frumvarps og er það vel.

Með bréfi þessu vill RNF ítreka fyrri athugasemdir sínar þá sérstaklega þær sem fjallað er um í lið 1 (Almennar athugasemdir) en þar eru gerðar fjölmargar athugasemdir við þær breytingar á núverandi fyrirkomulagi sem áformað er að taki gildi í samræmi við ákvæði þessa lagafrumvarps.

Í fyrri drögum var boðið upp á leið A og B varðandi fjölda nefndarmanna/sérfræðinga sem rannsakendur hefðu aðgang að. Í drögnum eins og þau líta út nú hefur verið ákveðið að fara leið A, þ.e. færri nefndarmenn. RNF telur rétt að taka það fram að miðað við núverandi fyrirkomulag er RNF að funda að jafnaði tvisvar sinnum í mánuði. Sé tekið samsvarandi mið af því hjá RNS og RNU þyrfti hin sameinaða nefnd að funda alls sex sinnum í mánuði ef viðhalda ætti sömu afkastagetu. Þess ber að geta að til viðbótar við fundarsetu er undirbúningur, t.d. að yfirfara drög að skýrslum, hjá nefndarmönnum fyrir hvern fund.

RNF efast um að fámennari rannsóknarnefnd geti annað þeirri vinnu og telur því að það vanti í frumvarpið að skýra út með hvaða hætti verði unnt að brúa það bil. Vert er að benda á í þessu samhengi að í athugasemdum við lagafrumvarpið, liður 1. 2. mgr. kemur fram að markmið með sameiningunni sé meðal annars að styrkja starfsmenn annars mjög fámennra nefnda. Samkvæmt fyrirkomulagi undanfarinna ára hafa verið samtals 22 nefndar- og varamenn í nefndunum þremur en með frumvarpinu verði þeir 9.

RNF telur að til einföldunar megi bæta fyrstu setningu 19. gr. (áður 17 gr.), t.d. með eftirfarandi hætti: í stað „Lögregla fer með stjórn á vettvangi samgönguslyss eða samgönguáttvika“ komi „lögregla fer með stjórn vettvangs þar til björgun er lokið en eftir það fari rannsóknarnefnd með stjórn vettvangs sbr. 20. gr. Ef ekki er þörf á björgun verði vettvangur alfarið í höndum rannsóknarnefndar“.

Á kynningarfundum fyrri frumvarpsins kom það fram hjá fulltrúa ráðuneytisins að líklegast hefði þessi breyting aukinn rekstrarkostnað í för með sér. Í Noregi hafa rannsóknarnefndir nýlega verið sameinaðar og til stendur að sameina rannsóknarnefndir á Írlandi. Sjálfsagt er að geta þess að rekstrarkostnaður norsku rannsóknarnefndarinnar tvöfaldaðist í það minnsta við sameiningu nefndanna. Þá hefur RNF fengið þær upplýsingar hjá rannsóknarnefnd flugslysa á Írlandi að líklegast munu þeir gera lítið annað en að flytja nefndirnar í sama húsnæði.

Standi vilji til þess að gera breytingar á núverandi fyrirkomulagi getur RNF stutt þær breytingar sem miðuðu að því færa starfsemi þessara þriggja nefnda undir stjórn sameiginlegs forstöðumanns, rekstur færi fram undir sama þaki með tilheyrandi samnýtingu á tækjum og skrifstofufólki. Nefndirnar og störf þeirra yrðu að öðru leyti óbreytt frá því sem nú er.

f.h. Rannsóknarnefndar flugslysa

Hallgrímur Viktorsson
Formaður

Porkell Ágústsson
Rannsóknarstjóri og forstöðumaður

Afrit sent: Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri og Karl Alvarsson skrifstofustjóri.



RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA
Icelandic Marine Accident Investigation Board (IMAIB)

Alþingi
Erindi nr. Þ 138/938
komudagur 20.1.2010

Alþingi samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Stykkishólmi, 18. janúar 2010.

Samgöngunefnd hefur óskað eftir umsögn rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS) um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa.

Hinn 17. apríl sl. skilaði RNS umsögn um frumvarpið til samgönguráðuneytisins og fylgir sú umsögn hér með og er vísað til hennar hvað varðar umsögn um fyrrgreint frumvarp. Þó þykir ástæða til að vekja sérstaka athygli á þeirri megin athugasemd RNS að hún dragi „það mjög í efa að það sé æskilegt að breyta því fyrirkomulagi sem nú er hjá RNS við rannsóknir sjóslysa. Telja verður það mun heppilegra að sem viðtækust þekking sé innan nefndarinnar sjálfrar heldur en að leita þurfi út fyrir hana við rannsóknir á sjóslysum.“ Þá telur RNS að það fyrirkomulag sem nú er við lýði þ.e. skipan nefndarinnar hafi reynst mjög vel. Því varar nefndin við breytingum á skipan nefndarinnar.

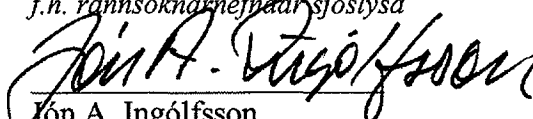
Hins vegar skal tekið fram að RNS er ekki á móti því að breyta „því skipulagi sem nú er á rannsóknnum samgönguslysa m.a. með því að sameina rekstur hinna þriggja nefnda þannig að t.d. húsnæði og skrifstofuhald yrði sameinað. Því mætti í raun gera þessar nefndir að einni rannsóknarstofnun en innan þeirrar stofnunar yrðu þrjár nefndir sem yrðu skipaðar sérfræðingum hver á sínu sviði með svipuðum hætti og núverandi skipulag.“

RNS er því á móti þeirri fyrirætlan sem fram kemur í umræddu frumvarpi að skipuð verði ein nefnd til að rannsaka öll samgönguslys.

Það skal tekið fram að samgönguráðuneytið hefur í engu tekið tillit til athugasemda RNS sem fram koma í fyrrgreindri umsögn nefndarinnar frá 17. apríl sl. En eins og fram er komið er megin athugasemd RNS sú að ekki verði skipuð ein rannsóknarnefnd samgönguslysa. En það er kjarni málsins en aðrar athugasemdir má telja minniháttar í samanburði við þá athugasemd. Því getur sú fullyrðing í IV. kafla athugasemda með frumvarpinu um að tekið hafi verið tillit til athugasemda umsagnaraðila ekki átt við RNS. Væri æskilegt að ráðuneytið upplýsti til hvaða athugasemda umsagnaraðila tekið hafi verið tillit til.

Þar sem uppi er ágreiningur um meginatriði málsins telur RNS nauðsynlegt að fulltrúar hennar fái að koma sjónarmiðum sínum á framfæri á fundi hjá samgöngunefnd Alþingis.

f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður



Samgönguráðuneyti
b.t. Ástriðar S. Thorsteinsson lögfræðings
Hafnarhúsinu v/ Tryggvagötu
150 Reykjavík

Tilvísun ráðuneytis: SAM07060083

Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) hefur borist til umsagnar frumvarp til laga um rannsóknir samgönguslysa. RNS hefur ýmsar athugasemdir við frumvarpið en þær veigamestu lúta að þeim skipulagsbreytingum sem frumvarpið gerir ráð fyrir miðað við fyrirkomulagið í dag, skilgreiningu á þeim atvikum sem rannsaka skal og gerð áætlunar um aðstoð í kjölfar samgönguslyss sem ný nefnd á að hafa með höndum. Verður nú vikið sérstaklega að þessum atriðum.

Skipan rannsóknarnefndar (II. kafli):

Þar er gert ráð fyrir tveimur möguleikum, sbr. 8. gr. frumvarpsins. Annars vegar er gert ráð fyrir skipan fimm manna nefndar (í stað þriggja nefnda núna) og fjögurra varamanna. Hins vegar er gert ráð fyrir skipan fimm manna nefndar (engir varamenn) en auk þess skal ráðherra skipa sérstakan faghóp tólf sérfræðinga sem vera skal nefndinni til ráðgjafar. Skulu sérfræðingarnir hafa sérmenntun og starfsreynslu á sviði sem nýtist við rannsóknir samgönguslysa. Í báðum tilvikum skulu þrír nefndarmenn taka þátt í afgreiðslu hvers máls sem til rannsóknar er.

Í athugasemdum með frumvarpinu segir að þrír menn hafi verið í RNS án varamanna en þetta er rangt því frá því að lög nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa tóku gildi (og raunar fyrir þann tíma líka) hafa fimm menn átt sæti í RNS og jafnmargir til vara. Þá er það ekki heldur rétt sem fram kemur í athugasemdum að í stað þriggja varamanna komi faghópurinn og í þessari tillögu sé tekið mið af núverandi fyrirkomulagi með fjölda nefndarmanna og varamanna sem tekið hafa virkan þátt í einstökum rannsóknum allt eftir sérsviði hvers og eins. Hjá RNS er það undantekning ef fimm nefndarmenn (aðalmenn eða varamenn) hafa ekki tekið þátt í afgreiðslu mála og þar eru fjórir sérfræðingar hver á sínu sviði og síðan formaðurinn sem er lögfræðingur. Því má segja að sérfræðipækkingin á flestum sviðum sem snúa að sjóslysarannsóknum sé nú til staðar innan RNS og það gerist ekki oft að nefndin leiti út fyrir hana eftir sérfræðipækkingu. Það er hins vegar mikilvægt að RNS er það heimilt og það gerist ef nefndin telur ekki nægja þekkingu innan hennar á einhverju atviki sem til rannsóknar er.

RNS dregur það mjög í efa að það sé æskilegt að breyta því fyrirkomulagi sem nú er hjá RNS við rannsóknir sjóslysa. Telja verður það mun heppilegra að sem víðtækust þekking sé innan nefndarinnar sjálfrar heldur en að leita þurfi út fyrir hana við rannsóknir á sjóslysum. Þegar horft er til tillagnanna í frumvarpinu um skipan nýrrar nefndar verður að telja mjög líklegt að það þurfi nánast í öllum tilvikum að leita út fyrir nefndina eftir

sérfræðipækkingu því það er mjög hæpið að fimm manna nefnd geti haft á að skipa sérfræðingum á öllum sviðum samgönguslysa sem nú er á hendi þriggja nefnda (þriggja eða fimm manna). Miðað við að það þurfi að leita mikið út fyrir nefndina eftir sérfræðipækkingu verður að telja mjög líklegt að hið nýja fyrirkomulag geti reynst mun kostnaðarsamara en núverandi fyrirkomulag. Verður ekki annað séð en rekstur RNS (aðallega laun nefndarmanna) séu mjög ásættanleg og kostnaður við rannsóknir sjóslysa í raun mjög lítil.

RNS fullyrðir að það fyrirkomulag sem nú er við lýði þ.e. skipan nefndarinnar hafi reynst mjög vel og það sé mjög æskilegt að sem fjölbreyttust þekking sé innan nefndarinnar sjálfar sem hittist reglulega. Innan nefndarinnar safnast líka upp þekking á orsökum eldri slysa sem oftast en ekki nýtist við rannsóknir síðar meir. Til lengri tíma litið yrði það mun óheppilegra fyrirkomulag ef nefndin þyrfti nánast í öllum tilvikum að leita til utan aðkomandi sérfræðinga.

RNS tekur hins vegar fram að hún telur að það megi vel breyta því skipulagi sem nú er á rannsóknum samgönguslysa m.a. með því að sameina daglegan rekstur hinna þriggja nefnda þannig að t.d. húsnæði og skrifstofuhald yrði sameinað. Því mætti í raun gera þessar nefndir að einni rannsóknarstofnun en innan þeirra stofnunar yrðu þrjár nefndir sem yrðu skipaðar sérfræðingum hver á sínu sviði með svipuðum hætti og núverandi skipulag.

RNS dregur það mjög í efa að með þeirri skipan á nefndinni sem frumvarpið gerir ráð fyrir að með því náist það markmið sem greinir í athugasemdum með frumvarpinu „*að efla og bæta slysarannsóknir á Íslandi með það að leiðarljósi að auka öryggi í samgöngum.*“ Hins vegar telur RNS að með því að sameina nefndirnar þrjár í eina stofnun stjórnsýslulega séð megi ná fram hagræðingu og efla rannsóknir samgönguslysa.

Með vísan til framanritaðs leggst RNS gegn því að skipað verði ein nefnd um rannsóknir samgönguslysa á Íslandi eins og frumvarpið gerir ráð fyrir.

Skilgreining á slysum sem skal rannsaka:

Ekki verður annað séð en að í frumvarpinu felist töluverð breyting frá því sem nú er á því hvaða atvik til sjós skuli rannsaka. Svo virðist sem ætlunin sé t.d. að aðeins „*alvarlegri*“ atvik verði rannsökuð þannig að t.d. minniháttar slys á fólki skuli ekki rannsökuð og ekki „*naerri því slys*“. Þá virðist ekki eiga að rannsaka t.d. vélabilanir í bátum og skipum. Atvik sem þessi eru öll rannsökuð í dag ef ástæða þykir til en þau geta eins og önnur atvik gefið mikilvægar vísbendingar um hvar og á hverju úrbóta er þörf. RNS telur að það væri mikil afturför ef aðeins á að rannsaka alvarlegri atvik en gefa hinum smærri engan gaum. Þá er í frumvarpinu aðeins gert ráð fyrir að slys við köfun í atvinnuskyni við stendur Íslands verði rannsökuð af nefndinni. Slys við sportköfun eða aðra köfun en atvinnuköfun er nauðsynlegt að rannsaka hér eftir sem hingað til og rannsóknir lögreglu þjónar þar ekki sama tilgangi og rannsóknir RNS.

RNS leggur því áherslu á að það verði ekki horfið frá því fyrirkomulagi sem er í dag hvað varðar þau slys sem rannsaka skal (sjá lög nr. 68/2000 og reglugerð nr. 133/2001).

Aðstoð í kjölfar samgönguslyss:

Í 37. gr. frumvarpsins er fjallað um aðstoð í kjölfar samgönguslyss og lögð sú skylda á rannsóknarnefndina að láta gera slíka áætlun en í athugasemdum við frumvarpið kemur síðan fram að tilgangur ákvæðisins sé ekki að leggja ábyrgð á framkvæmd slíkrar áætlunar á nefndina. Með þetta í huga kemur upp spurning um það hvort þetta ákvæði eigi heima í væntanlegum lögum um rannsóknir samgönguslysa. RNS telur mun eðlilegra að þetta verkefni sé í höndum þeirra aðila sem bera munu ábyrgð á framkvæmdinni. Dregið er í efa að það sé heppilegt að rannsóknarnefnd sem þessi hafi líka með höndum gerð áætlunar um aðstoð í kjölfar slyss til þolenda og nánna aðstandenda samgönguslyss sem hin sama nefnd á að rannsaka. Því ekki verður séð að nauðsynlegt sé að sérfræðipækning á þessu sviði rúmast innan væntanlegrar nefndrar og/eða nefnda.

Einstök ákvæði frumvarpsins:

RNS telur ekki ástæðu til að fjalla sérstaklega um hvert og eitt ákvæði frumvarpsins en vill þó umfram það sem þegar hefur verið gert vekja athygli á nokkrum þeirra:

15. gr. verklagsreglur.

Spurning hvort þessi grein þurfi ekki að vera ítarlegri hvað verkferla við rannsóknir slysa varðar.

21. gr. skýrslutökur.

Ekki endilega víst að það sé æskilegt að setja inn heimild um að skýrslutaka fari fram hjá lögreglu og/eða fyrir dómi ef viðkomandi skorast undan að gefa nefndinni skýrslu.

23. gr. takmarkanir á aðgengi að upplýsingum.

Þarf að bæta inn í d. lið 1. mgr. upptökur af samskiptum á stjórnþalli skipa eða milli skipverja innbyrðis og í e. lið upptökum af samskiptum stjórnstöðvar/vaktstöðvar siglinga og fjarskiptum við skip.

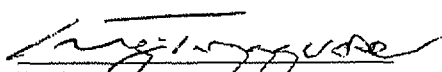
27. gr. öflun ferðrita.

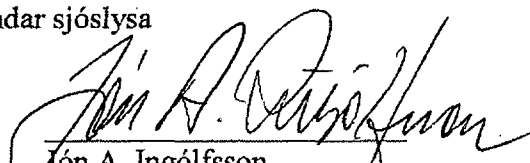
Þetta ákvæði ætti einnig að taka til skipa.

RNS telur ekki ástæðu til á þessu stigi að gera frekari athugasemdir við umrætt frumvarp en ítrekar það að RNS telur alls ekki heppilegt að breyta núverandi fyrirkomulagi á nefndaskipan þó breyta megi öðrum þáttum í núverandi skipan aðallega stjórnsýslu.

Stykkishólmi, 17. apríl 2009.

f.h. Rannsóknarnefndar sjóslysa


Ingi Tryggvason
formaður


Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður

Alþingi
Erindi nr. P 138/974
komudagur 22.1.2010

Reykjavík 20. janúar 2010

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, 279. mál. Umsögn Rannsóknarnefndar umferðarslysa

Að mati RNU er heildarávinningur fölginn í því að sameina rannsóknarnefndirnar þrjár sem nú rannsaka samgönguslys. Rannsóknarnefndin skilaði umsögn um frumvarpsdrögin þegar unnið var að gerð þeirra í samgönguráðuneytinu og hefur þegar verið tekið tillit til margra athugasemda RNU.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur tekið til umræðu á fundi ný drög að frumvarpi til laga um rannsókn samgönguslysa. Nefndin telur enn að nokkur atriði mættu betur fara og gerir grein fyrir þeim hér að neðan.

Margt er líkt með starfsemi nefndanna en verkefni þeirra eru þó ekki sambærileg að öllu leyti. Umfang og eðli slysanna er ólíkt eftir flokkum og verða lög um rannsóknir þeirra að taka mið af því.

Verklag nefndanna.

Sama verklag er við vinnslu einstakra mála sem RNU rannsakar og lýst er í greinargerð með 5. gr. frumvarpsins en þá er eingöngu vísað til verklags Rannsóknarnefndar flugslysa. Hefðbundin rannsókn hjá RNU fer þannig fram að starfsmaður nefndarinnar fer á vettvang umferðarslyss, aflar gagna og skrifar drög að skýrslu sem lögð er fyrir rannsóknarnefndina. Nefndarmenn fara yfir drögin og öll gögn málsins og óskar eftir umsögn teljist þess þörf. Nefndarmenn veita þannig faglega aðstoð við rannsóknir, rýni á þær og gæðaeftirlit. Nefndin gefur síðan út lokaskýrslu samkvæmt gildandi lögum.

Er gert ráð fyrir því í þessu frumvarpi að þetta rannsóknarfyrirkomulag muni halda sér fyrir alla slysaflokka. Þess skal getið að RNU skipa nú lögfræðingur, læknir og verkfræðingur og aðrir sérfróðir aðilar sem taka þátt í rannsókn mála eru með viðtæka þekkingu á starfsvettvangi lögreglu og bifreiðaskoðunar

Athugasemdir við 5. grein frumvarpsdraganna, skipan rannsóknarnefndar samgönguslysa. Nefndarmenn

Samkvæmt frumvarpsdrögum er gert ráð fyrir að 5 nefndarmenn verði skipaðir auk fjögurra varamanna. Að minnsta kosti þrír nefndarmenn eiga að taka þátt í meðferð hvers máls samkvæmt 5. greininni.

Markmiðið með starfi slysarannsóknarnefnda er að auka skilning og þekkingu á orsökum slysa. Þegar unnið var að gerð frumvarpsins á fyrri stigum í samgönguráðuneytinu voru tveir valmöguleikar um nefndarskipan reifaðir. Annar þeirra, skipan 5 manna nefndar varð fyrir valinu og endurspeglast í 5. greininni eins og hún stendur núna. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur efasemdir um þennan valkost og valdi á sínum tíma frekar að önnur leið yrði farin af tveimur tillögum. Sú leið felur í sér að þrír faghópar yrðu skipaðir, einn fyrir hverja nefnd. Í faghópunum yrðu fjórir sérfræðingar skipaðir til ráðgjafar á hverju sviði, samtals tólf ráðgjafar. Sá möguleiki felur í sér meiri faglega breidd og hefur reynst mjög vel í starfsemi RNU eins og málum hefur verið þar skipað. Forsenda þess að greina orsakir umferðarslysa eru vísindalegar rannsóknir sem byggja á þverfaglegri þekkingu. Skerðing á aðgangi nefndanna að þverfaglegri þekkingu er um leið skerðing á gæðum vinnu nefndanna, sem brýtur í bága við yfirlýst markmið frumvarpsins.

Hvað rannsóknir umferðarslysa varðar er sérhæfð læknisfræðileg þekking nauðsynleg á sviði slysa- og bráðalækninga, þekking á lögum, meginreglum og lagaframkvæmd, verkfræðileg þekking á sviði vega- og öryggismála, sérfræðileg þekking á rannsóknnum og innviðum á starfsemi lögreglu sem og bíltæknifræðileg sérþekking.

Er nefndin áfram málsvari framangreinds valkosta um skipan nefndarinnar.

Árið 2009 var launakostnaður nefndarmanna og sérfræðinga RNU 5,2 milljónir en launakostnaður vegna nýju nefndarinnar er áætlaður 10,5 milljónir. Til viðbótar má gera ráð fyrir að stór hluti aðkeyptrar þjónustu (8,1 milljón í nýja frumvarpinu) sé vegna kostnaðar við sérfræðirannsóknir. Hvað rannsóknir umferðarslysa varðar má vera ljóst hið nýja fyrirkomulag felur í sér lítinn sparnað.

Athugasemd við 21. grein frumvarpsdraganna Vettvangur slyss – stjórn vettvangs.

Í greininni segir að lögregla fari með stjórn á vettvangi samgönguslyss eða samgönguátviks en að björgun lokinni fari rannsóknarnefnd samgönguslysa með stjórn vettvangs. Í tilviki umferðarslysa er það svo að lögregla mun ekki afhenda rannsóknarnefnd samgönguslysa stjórn vettvangs að björgun lokinni. Orsakir umferðarslysa eru oft sagnæmt athæfi, sem er e.t.v. ólíkt því sem gerist í tilviki sjó- og flugslysa. Lögreglan rannsakar umferðarslys, bæði tildrög slyss og hvort hugsanlegt sagnæmt athæfi hafi átt sér stað. Ólíklegt er að það hafi vakað fyrir frumvarpshöfundunum að breyta því skipulagi, sbr. lögreglulögin nr. 90/1996 og lög um meðferð sakamála nr. 88/2008. Taki rannsóknarnefnd samgönguslysa yfir allar þær rannsóknir sem lögreglan framkvæmir á vettvangi alvarlegra umferðarslysa þyrfti að auka mannafla rannsóknarnefndarinnar verulega og kostnaður við sérfræðirannsóknir færi langt umfram það sem gert er ráð fyrir á núverandi fjárlögum.

Fjöldi alvarlegra umferðarslysa og banaslysa er 20-30 sinnum meiri en alvarlegra sjó- og flugslysa. Þetta verður að hafa í huga áður en rannsóknum umferðarslysa er steypt nákvæmlega sama mót og títtnefndur Chicago sáttmáli um rannsóknir flugslysa gerir ráð fyrir.

Virðingarfyllt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa



Alþingi
Erindi nr. þ 138/999
komudagur 25.1.2010

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Reykjavík 21. janúar 2010

Tilvísun: 2009120210

50.03

Tilvísun yðar: Þskj. 323 — 279. mál.

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Efni: Umsögn, þskj. 323 - 279. mál

Vísað er til tölvupósts Samgöngunefndar Alþingis, dags. 28. desember 2009, þar sem óskað er umsagnar ríkislögreglustjóra um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, 279. mál. Frumvarpið felur í sér sameiningu laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/200, með síðari breytingum, laga um rannsókn flugslysa, nr. 35/2004, með síðari breytingum, og laga nr. 24/2005, um rannsóknarnefnd umferðarslysa. Markmið frumvarpsins er að auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir hér á landi.

Í frumvarpsdrögum er fjallað um umferðarslys án skilgreiningar og verður ekki annað ráðið en að rannsóknarnefnd samgönguslysa eigi að annast rannsókn allra slysa í umferðinni. Í þessu sambandi er minnt á fjölda umferðarslysa hér á landi og tafir sem geta orðið fyrir aðra umferð ef nefndinni er almennt ætlað að koma á vettvang þar sem umferðarslys hefur orðið. Nauðsynlegt er að huga að þessu við lagasetningu og hvort þetta fyrirkomulag muni leiða til þess að lögreglumenn verði lengur á vettvangi en ella hefði orðið.

Í niðurlagi 14. gr. frumvarpsins er með vísan til 5. kafla viðauka 13 við Chicago-samninginn gert ráð fyrir því að rannsóknarnefndin geti boðið fulltrúum erlendra ríkja, þar sem ríkisborgarar þess hafa látist, að taka þátt í að bera kennsl á lík hinna látnu. Í frumvarpinu er ekki kveðið á um að rannsóknarnefndinni verði fengið það hlutverk að bera kennsl á lík þeirra sem látast af slysförum – það er viðfangsefni lögreglunnar með vísan til 2. mgr. 52. gr., 86. og 87. gr. sakamála laga, nr. 88/2008, reglugerðar um ritun dánarvottorða, réttarlæknisfræðilega líkskoðun, réttarkrufningu og tilkynningu til Hagstofu Íslands um andvana fædd börn, nr. 248/2001, einkum III. kafla, og reglugerð um kennslanefnd nr. 350/2009.

Að öðru leyti er vísað til hjálagðar umsagnar ríkislögreglustjórans um drög að frumvarpi sama efnis sem sent var samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu 14. apríl 2009, samkvæmt beiðni ráðuneytisins í tölvubréfi 27. febrúar sama ár.

F.h. RLS


Thelma Clausen Þórðardóttir / Gísli Pálsson

AFRIT



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Reykjavík 14. apríl 2009

Tilvísun: 2009030002

50.03

Tilvísun yðar: SAM07060083

Samgönguráðuneytið
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu
150 REYKJAVÍK

Ríkislögreglustjórinn hefur haft til umsagnar, að beiðni samgönguráðuneytisins, frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa. Frumvarpið felur í sér sameiningu núverandi rannsóknarnefnda á sviði flugs, sjós og umferðar í eina nýja nefnd sem í frumvarpinu er nefnd; Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Umsögnin fer hér á eftir.

Í 2. gr. frumvarpsins segir m.a. um markmið rannsókna „Þegar við á skulu rannsóknir samkvæmt lögum þessum ná til fyrirkomulags tilkynninga um slys, til leitar, björgunaraðgerða og annarra tengdra aðgerða sem ætlað er að draga úr afleiðingum slysa“.

Í IX. kafla laga um almannavarnir nr 82/2008 er fjallað um rannsóknarnefnd almanna- varna. Rannsóknarnefnd almanna- varna starfar sjálfstæð og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Í 2. mgr. 28. gr. almannavarnalaga segir: „Rannsóknarnefnd almanna- varna skal að loknu hættuástandi rannsaka þær viðbragðsáætlanir sem stuðst var við og viðbrögð viðbragðsaðila, þar á meðal vaktstöðvar samræmdar neyðarsvörunar, samhæfingar- og stjórnstöðvar, lögreglu, slökkviliðs, landhelgisgæslu og almannavarnanefnda.“

Í 3. mgr. 31 gr. almannavarnalaga segir; „Að öðru leyti en greinir frá í ákvæðum þessa kafla skal í starfi nefndarinnar fara eftir lögum um rannsóknarnefnd umferðaslysa eftir því sem við á.

Ef almannavarnaskipulag á Íslandi er virkjað vegna samgönguslysa má gera ráð fyrir að þrjár óháðar rannsóknir fari fram;

Rannsókn lögreglu til að sýna fram á hvort lögbrot hafi verið framið og vegna áverka eða dauða þolenda vegna framhalds málsins t.d. vegna trygginga.

Rannsókn Rannsóknarnefndar samgönguslysa til að leiða í ljós orsakir samgönguslysa með það að augnarmiði að koma í veg fyrir samskonar slys og atvik. Einnig nái rannsóknin til viðbragða viðbragðsaðila.

Rannsókn Rannsóknarnefndar almanna- varna um viðbragðsáætlanir og viðbrögð viðbragðsaðila.

Í ljósi mikillar skörunar á rannsóknum rannsóknarnefndana leggur ríkislögreglustjórinn það til að gerðar verði breytingar á frumvarpi um rannsóknarnefnd samgönguslysa og á lögum um almannavarnir í þá veru að rannsóknir allra slysa skulu heyra undir sérstaka rannsóknarnefnd. Uppbygging slíkarar nefndar væri líkt og gert er ráð fyrir í drögum að lögum um rannsóknarnefnd. Sérfræðipækking á viðkomandi atburðum væri tryggð þ.e. umferðar, sjó og flugslysum. Til viðbótar því væri tryggð sérfræðipækking innan nefndarinnar á rannsókn viðbragða og hefði sá

rannsóknarstjóri með að gera rannsókn allra viðbragað óháð því hver orsökinn væri.

Sá rannsóknarstjóri hefði líka með að gera rannsókn viðbragða við öðrum slysum t.d. náttúruhamförum og öðru slíku sem rannsóknarnefnd almannavarna hefur samkvæmt lögum um almannavarnir með höndum í dag.

Slíkt fyrirkomulag væri til þess fallið að auka samlegð og koma í veg fyrir að sömu vinnu væri verið að leysa á tveim stöðum með tilheyrandi kostnaði.

Samkvæmt drögum að frumvarpi um rannsóknarnefnd samgönguslysa er samgönguráðherra ætlað að skipa í nefndina en Alþingi skipar rannsóknarnefnd almannavarna og því vert að skoða skipan rannsóknarstjóra viðbragða með það í huga. Skoða mætti t.d. hvort forsætisráðuneytið ætti að skipa nefndina samkvæmt tillögum samgönguráðuneytis og dómsmálaráðuneytis og nefndin heyrði þar með undir forsætisráðuneyti. Fordæmi fyrir slíku er rannsóknarnefnd sem skipuð er af forsætisráðuneyti ef mannlát verður í ofanflóði í byggð.

Í VI. kafla að frumvarpsins um rannsóknarnefnd samgönguslysa er fjallað um aðstoð í kjölfar samgönguslysa.

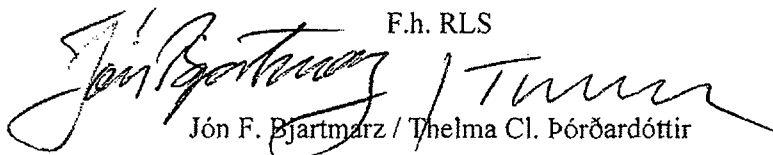
Skipulag almannavarna tekur á verkefnum þeim sem þar eru en í almannavarnalögnum frá 2008 er kveðið enn skýrar á um þetta í 15. og 16. gr. laganna þar sem er fjallað um gerð viðbragðasáætlna og þar m.a. fjallað um þætti sem VI kaflanum er ætlað að leysa og ætti það að teljast fullnægjandi varðandi aðstoð í kjölfar samgönguslysa. Í gildi er einnig reglugerð um störf kennslanefndar og eru störf hennar hluti af skipulagi almannavarna.

Einnig er það athugunarvert að rannsóknarnefnd vinni að viðbragðsáætlun sem hún ætti síðan að rannsaka viðbrögðin við skv. 2. gr. frumvarpsins.

Það er því tillaga ríkislögreglustjóra að VI kaflin í drögnum verði feldur út.

Í 13. gr. frumvarpsins er að fjallað um tilkynningarskyldu. Ríkislögreglustjórinn leggur til að lögreglu verði tilkynnt um umferðarslys, til að tekinn sé af allur vafi um það hver er tilkynnandi sem og unnt sé að koma boðum til rannsóknarnefndar umferðarslysa svo fljótt sem auðið er. Sama tillaga er gerð hvað varðar tilkynningu rannsóknarstjóra um hvort hann hyggist koma á vettvang slyssins. Lagt er til að slíkt skuli tilkynnt beint til lögreglu.

Í 22. gr. frumvarpsins er að finna ákvæði um upplýsingaöflun, þ.m.t. öflun á upptökum fjarskipta. Lagt er til að skýrt verði nánar hvað átt er við með þessu orðalagi.

F.h. RLS

Jón F. Bjartmarz / Thelma Cl. Þórðardóttir



UMFERÐARSTOFA

Alþingi
Erindi nr. P 138/998
komudagur 25.1.2010

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

19. janúar 2006
Mál nr. 09120071

**Umsögn um frumvarp til laga um
rannsókn samgönguslysa, 279 mál.**

Jafnframt því að vísa til tölvupósts nefndasviðs Alþingis, dagsetts 28. desember 2009, þar sem samgöngunefnd óskar umsagnar Umferðarstofu um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, skal eftirfarandi tekið fram.

Þegar frumvarpið var á sínum tíma til meðferðar í samgönguráðuneytinu, kom Umferðarstofa á framfæri ítarlegum athugasemdum. Á þeim nótum eru hér settar fram nokkrar minni háttar aths. við frumvarpið:

Um 1. gr.

Aths.: 2. og 3. mgr. 1. gr. sýnast fremur eiga heima í 2. gr. um gildissvið.

Um 2. gr.

A. Lagt er til að í c-lið 1. mgr. í stað „einstaklingur“ komi: „maður“.

Aths.: Í 1. tölulið d-liðar 1. mgr. er orðið „maður“. Líklega tekur orðið „einstaklingur“ ekki til annarra en manna og því heppilegt til samræmis að nota „maður“ í c-lið sem í d-lið.

B. Lagt er til að q-liður orðist svo: Umferðarslys: Þar sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að slysi vegi eða svæði sem opið er almennt umferð.

Aths.: Ekki er ljóst hvað „opinber vegur“ merkir Ekki sýnist skipta máli í sambandi við orðskýringuna hvort slys verður á opinberum vegi eða einkavegi.

Um orðið „samgönguslys“.

Orðið „samgöngur“ hefur verið skýrt sem ferðalög milli staða, möguleikar og aðbúnaður til ferða og flutninga. „Orðin „góðar samgöngur“ hafa verið skýrð sem tíðar ferðir, greið leið.

Orðið „umferðarslys“ hefur verið skýrt sem slys (á fólki eða farartækjum) vegna árekstrar eða annars óhapps í umferðinni, umferð á vegum (oftast um bílaumferð). Slys sem verða á í lofti og á leigi eru nefnd flugslys og sjóslys.

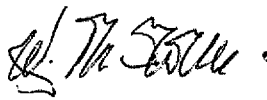
Spurning er hvort heppilegt sé að nota orðið „samgönguslys.“ Í stað þess mætti nota orðið „slys“ og skýra það þannig í 3. gr.: „Slys: Slys sem verður í umferð á láði, í lofti og á legi.“ Orðið „samgönguslys“ hljómar dálítið undarlega.

Í stað „rannsóknarnefnd samgönguslysa“ mætti nota „slysarannsóknarnefnd“, styttra, þjálfa.

Virðingarfyllst,



Karl Ragnars



William Thomas Möller

Alþingi
Erindi nr. P 138/972
komudagur 22.1.2010



Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 19. janúar 2010
Tilvísun: 2009120034/90.12
SE/APÁ/BH

Efni: Umsögn Vegagerðarinnar um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, 279. mál.

Í tölvubréfi dags. 28.12.2009 óskaði samgöngunefnd Alþingis eftir umsögn Vegagerðarinnar um frumvarp til laga um rannsókn samgönguslysa, 279. mál.

Á fyrri stigum málsins hefur Vegagerðin lýst efasemdum um þá leið sem farin er með frumvarpinu að sameina núverandi rannsóknarnefndir á sviði flugs, sjávar og umferðar. Frumvarpshöfundar hafa ekki tekið mið af þeim athugasemdum og þar af leiðandi mun Vegagerðin gefa umsögn um frumvarpið eins og það liggur nú fyrir.

Athugasemdir við 6. gr. (bls. 3):

1) Ekki er skýrt í frumvarpinu hver skipar stjórnanda rannsóknar hverju sinni. Hér með er lagt til að eftirfarandi málsgrein bætist við 6. gr.: *Formaður rannsóknarnefndar, eða staðgengill hans, skipar stjórnanda rannsóknar hverju sinni.* Nauðsynlegt er að ekki leiki neinn vafi á því hver skipar stjórnanda rannsóknar hverju sinni. Hér er því lagt til að formaður rannsóknarnefndarinnar, eða staðgengill hans, hafi það hlutverk.

2) Lagt er til að seinni málsliður 6. gr. orðist á eftirfarandi hátt:

Stjórnandi rannsóknar tekur þátt í rannsókn einstakra slysa og skal hafa sérmenntun og starfsreynslu sem nýtist við rannsóknir slysa sem tilheyra því sviði samgangna sem um ræðir. Flugslys, sjóslys og umferðarslys eru í eðli sínu mjög ólík og rannsóknir slysa innan hvers flokks um sig krefjast sérstakrar þekkingar. Þessi athugasemd er sett fram í þeim tilgangi að tryggja að aðili með fagþekkingu á viðkomandi sviði stjórni rannsókn máls í hverju tilviki.

Virðingarfyllt,

Hreinn Haraldsson,
vegamálastjóri