

-DRÖG-

Frumvarp

til laga um rannsókn samgönguslysa.

I. KAFLI

Gildissvið og markmið.

1. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um rannsókn samgönguslysa og samgönguátvika er heyra undir Rannsóknarnefnd samgönguslysa.

2. gr.

Markmið rannsókna.

Rannsóknir samkvæmt lögum þessum skulu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika, meðal annars með það að augnamiði að koma í veg fyrir samskonar slys og atvik, draga úr afleiðingum sambærilegra slysa og stuðla að auknu öryggi í samgöngum.

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.

3. gr.

Orðskýringar.

Merking orða í lögum þessum er sem hér segir:

Alvarlegt flugatvik: Flugatvik sem verður við aðstæður sem benda til þess að nær hafi legið við slysi. Skrá yfir dæmigerð alvarleg flugatvik er í viðauka I. með lögum þessum.

Alvarlegt umferðarslys: Slys er tengjast umferð ökutækja sem veldur alvarlegum meiðslum eða banaslysi.

Alvarlegt umferðaratvik: Atvik eða kringumstæður í tengslum við umferð ökutækja, sem ekki er umferðarslys, en getur leitt til alvarlegs slyss á vegfarendum eða tjóni á ökutækjum, umferðarmannvirkum og umhverfi, sé því ekki afstýrt.

Áfangaskýrsla: Skýrsla sem gefin er út áður en rannsókn máls er lokið, til þess að koma upplýsingum á framfæri við yfirvöld og málsaðila.

Banaslys: Samgönguslys leiðir til andláts innan 30 daga frá þeim degi er slysið varð, enda verði banamein að nokkru eða öllu leyti rakið til slyssins, nema þegar andlát á sér eðlilegar orsakir, er af völdum mannsins sjálfs eða annarra.

Flugslys: Atburður sem verður í tengslum við starfrækslu loftfars frá því að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði þar sem:

- a. maður lætur lífið eða hlýtur alvarleg meiðsl vegna þess að:
 - hann var um borð í loftfarinu, eða
 - hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
 - hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils; eða

- b. loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem: hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika og
- myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi íhluta, nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, hlífar hans eða fylgibúnað eða um er að ræða skemmdir sem takmarkast við loftskráfur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífar, smádældir eða göt á ytra byrði loftfarsins; eða
- c. loftfars er saknað eða engin leið er að komast að því.

Aths. Loftfar er álitid saknað þegar opinberri leit hefur verið hætt og flak hefur ekki fundist.

Lokaskýrsla: Skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa um niðurstöðu rannsóknar, þar sem gerð er grein fyrir orsök eða sennilegri orsök samgönguslyss og gerð tillaga um úrbætur í öryggismálum, ef við á.

Rannsókn: Ferli athugana sem gerðar eru í því skyni að koma í veg fyrir endurtekningu sambærilegs samgönguslyss eða samgönguáviks og felst í því að safna upplýsingum og greina þær, draga af þeim ályktanir, þar á meðal að greina orsakir og setja fram tillögur um úrbætur í öryggismálum þegar það á við.

Rannsóknarstjóri: Sá sem ber ábyrgð á skipulagningu, framkvæmd og stjórn einstakrar rannsóknar.

Tillögur um úrbætur: Tillögur í öryggisátt frá Rannsóknarnefnd samgönguslysa, byggðar á upplýsingum úr tiltekinni rannsókn og settar fram í því skyni að koma í veg fyrir samgönguslys og samgönguávik.

Samgönguslys: Flugslys, sjóslys, umferðarslys og alvarlegt umferðarslys í samræmi við orðskýringar í lögum þessum.

Samgönguávik: Alvarlegt flugávik, alvarlegt umferðarávik og sjóávik í samræmi við orðskýringar í lögum þessum.

Sjóávik: Sá atburður, eða röð atburða, annar en sjóslys, sem gerst hefur í beinum tengslum við útgerð skips, sem setur í hættu öryggi skipsins, þeirra sem um borð eru eða annarra eða umhverfisins, sé atburðinum ekki afstýrt. Undir sjóávik falla ekki athafnir sem með beinum ásetningi eða athafnaleyssi er ætlað að skaða öryggi skips, einstaklinga eða umhverfið.

Sjóslys: Sá atburður eða röð atburða, sem í tengslum við rekstur skips leiðir til einhvers af eftirfarandi:

- dauðsfalls eða alvarlegra meiðsla á manni;
- maður fellur fyrir borð;
- skip ferst, ætla megi að skip hafi farist eða skip yfirgefið;
- skemmdir verða á skipi;
- skip standi eða verði ófært til siglinga eða að skip lendi í árekstri;
- skemmdir verða í tengslum við útgerð skips á utanálíggjandi búnaði/virki skips sem gæti sett öryggi skipsins í hættu eða annað skip eða einstakling;
- mikil umhverfisspjöll, eða mögulega alvarleg umhverfisspjöll sem gætu hlotist af tjóni skips eða skipa.

Undir sjóslys falla ekki athafnir sem með beinum ásetningi eða athafnaleyssi er ætlað að skaða öryggi skips, einstaklinga eða umhverfið.

Slys sem veldur alvarlegum meiðslum: Meiðsl sem maður hefur hlotið í samgönguslysi svo sem :

- a. leiðir til sjúkrahúsvistar sem varir lengur en 48 klukkustundir og hefst innan 7 daga frá því að maðurinn slasaðist, eða
- b. valda beinbroti (fyrir utan minni háttar brot á fingrum, tám eða nefi), eða
- c. valda skurðsárum sem af leiðir alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða sinum, eða
- d. innri líffæri skaddast, eða
- e. valda annars eða þriðja stigs bruna eða brunasárum sem þekja meira en 5% af yfirborði líkamans, eða
- f. hafa sannarlega valdið því, að menn hafi komist í snertingu við smitandi efni eða skaðlega geislun, nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum mannsins sjálfs eða annarra, eða þegar meiðsl verða á laumufarþegum sem leynast utan svæðis sem stjórnandi, áhöfn og farþegar hafa venjulega aðgang að.

Hvað varðar umferðarslys varðar, þá hafi slysið leitt til beinbrots, heilahristings, innvortis meiðsl, kramin líffæri, alvarlegir skurðir og rifnir vefir, alvarlegt lost (taugaáfall) sem þarfnast lækni meðferðar og sérhver önnur alvarleg meiðsl sem hafa í för með sér nauðsynlega dvöl á sjúkrahúsi.

Orsakir: Aðgerðir, aðgerðaleyfi, atvik eða aðstæður, eða sambland af þessu, sem leiddi til slyss eða atviks.

Umferðarslys: Þar sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að slysi og á sér stað á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem opið er almennri umferð.

4. gr.

Lögsaga.

Lögsaga rannsóknarnefndar við rannsókn flugslysa og alvarlegra flugatvika tekur til íslensks yfirráðasvæðis, svo og þess flugupplýsinga- og flugstjórnarsvæðis sem Ísland veitir þjónustu á að því er varðar flugumferðaratvik í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Nefndin skal m.a. rannsaka:

- a. flugslys þar sem borgaralega skráð loftför eiga hlut að máli og sem verða á eða yfir íslensku yfirráðasvæði;
- b. flugslys sem verða utan íslensks yfirráðasvæðis þar sem loftför skrásett á Íslandi eiga hluta að máli, nema því aðeins að viðkomandi ríki framkvæmi rannsóknina eða að loftfar hafi verið tómaleigt til erlends aðila og samningur um framsal á skyldum skrásetningarríkis að hluta að öllu leyti gerður;
- c. flugslys þar sem loftför skráð á Íslandi eiga hlut að máli og sem verða utan yfirráðasvæðis annarra ríkja eða á svæði þar sem viðkomandi ríki hefur ekki skuldbundið sig til að framkvæma rannsóknina;
- d. flugslys sem verða utan íslensks yfirráðasvæðis, í samráði við erlend ríki, þegar það á við, svo sem þegar ekki er vitað um staðsetningu flugslyss eða til að veita viðeigandi aðstoð við rannsókn annars ríkis; og
- e. flugumferðaratvik sem verða á eða yfir íslensku yfirráðasvæði eða á flugupplýsinga- og flugstjórnarsvæði sem Ísland veitir þjónustu á.

Lögsaga rannsóknarnefndar við rannsókn sjóslysa og sjóatvika tekur til allra íslenskra skipa, svo og allra, erlendra skipa í siglingum að og frá landinu þegar sjóslys eða sjóatvik varðar íslenska hagsmuni. Nefndinni er heimilt að rannsaka önnur slys eða atvik sem verða á erlendum skipum er koma til landsins eða í íslenska efnahagslögsögu ef nefndin telur ástæðu til þess eða þess er óskað af skrásetningarríki.

Nefndin skal m.a. rannsaka:

- a. sjóslys þar sem skráð skip eiga hlut að máli og sem verða á íslensku yfirráðasvæði;
- b. sjóslys þar sem skip skráð á Íslandi á hlut að máli, hvar sem það er statt í heiminum;
- c. slys og önnur atvik til sjós og á vötnum sem verða á óskráðum skipum, þ.m.t. undir 6 metrum að lengd.
- d. slys við köfun í atvinnuskyni við strendur Íslands.

Lögsaga rannsóknarnefndar tekur til rannsókn alvarlegra umferðarslysa og umferðarslysa á íslensku yfirráðasvæði, þar sem lítil meiðsl hafa orðið og/eða eingöngu eignatjón, en sem falla undir sama flokk eða teljast af sama tagi. Þá er nefndinni heimilt að taka til rannsóknar alvarleg umferðaratvik.

5. gr.

Framsal rannsókna.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa er heimilt að fela öðru ríki að annast rannsókn samgönguslyss og alvarlegs samgönguavviks að hluta til eða öllu leyti.

6. gr.

Óháð sjálfstæð rannsókn.

Rannsókn samgönguslysa og alvarlegra samgönguavvika samkvæmt lögum þessum er óháð rannsókn annarra rannsóknaraðila, ákærvalds og dómstóla.

Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og avvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í sakamáli og skal ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð.

Þegar slys sem rannsóknarnefnd rannsakar verður tilefni rannsókna að hætti laga um meðferð sakamála er rannsóknarnefnd heimilt að veita lögreglu almennar upplýsingar um rannsókn vettvangs ef við á og aðstoð við úrlausn tæknilegra álitafna.

II. KAFLI

Um Rannsóknarnefnd samgönguslysa og rannsóknarstjóra.

7. gr.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa heyrir undir yfirstjórn ráðherra samgöngumála. Rannsóknir samgönguslysa og alvarlegra samgönguavvika skulu vera í höndum Rannsóknarnefndar samgönguslysa sem annast rannsókn á einstökum slysa- og avvikaflökkum eftir því sem nánar greinir í lögum þessum.

Rannsóknarnefndin skal við rannsóknir sínar starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum. Rannsóknarnefndin skal ákveða sjálf hvenær efni eru til rannsókna samgönguslysa og alvarlegra samgönguavvika samkvæmt lögum þessum.

8. gr.

[Möguleiki A]

Nefndarmenn.

Ráðherra skipar fimm menn í Rannsóknarnefnd samgönguslysa til fimm ára í senn auk fjögurra varamanna. Ráðherra skipar einn nefndarmanna formann nefndarinnar og ber hann ábyrgð á og stjórnar daglegum rekstri nefndarinnar, þar með talið 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 minnst að kosti þrír nefndarmenn skulu taka þátt í meðferð hvers máls, sem til rannsóknar er.

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

Rannsóknarnefnd skal heimilt að tilnefna staðgengil formanns.

[Möguleiki B]

Nefndarmenn og faghópur.

Ráðherra skipar fimm menn í Rannsóknarnefnd samgönguslysa til fimm ára í senn.

Þá skipar ráðherra sérstakan faghóp tólf sérfræðinga nefndinni til ráðgjafar til fimm ára í senn. Skulu sérfræðingarnir hafa sérmenntun og starfsreynslu á sviði sem nýtist við rannsóknir samgönguslysa.

Ráðherra skipar einn nefndarmanna formann nefndarinnar og ber hann ábyrgð á og stjórnar daglegum rekstri nefndarinnar, þar með talið 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 minnst að kosti þrír nefndarmenn skulu taka þátt í meðferð hvers máls, sem til rannsóknar er.

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

Rannsóknarnefnd skal heimilt að tilnefna staðgengil formanns .

9. gr.

Rannsóknarstjórar.

Rannsóknarstjórar stýra rannsóknum einstakra slysa og atvika í umboði og á ábyrgð Rannsóknarnefndar. Rannsóknarstjórar skulu hafa sérmenntun og starfsreynslu á sviði sem nýtist við rannsóknir samgönguslysa.

10. gr.

Um hæfi.

Formaður Rannsóknarnefndar samgönguslysa og rannsóknarstjórar mega ekki vera stjórnarmenn eða starfsmenn félaga er starfa í samgöngurekstri á hlutaðeigandi sviðum, eða vera í slíkum hagsmuna- eða fjárhagstengslum við slíka aðila að draga megi óhlutdrægni þeirra í efa.

Um sérstakt hæfi annarra nefndarmanna [og sérfræðinga í faghóp] fer eftir stjórnsýslulögum.

11. gr.

Kostnaður.

Allur kostnaður við starfsemi Rannsóknarnefndar samgönguslysa greiðist úr ríkissjóði.

12. gr.

Þagnarskylda, nafnleynd.

[Formaður og nefndarmenn] [Formaður, nefndarmenn og faghópur]

Rannsóknarnefndar samgönguslysa og starfsmenn nefndarinnar, auk annarra sem starfa í hennar þágu, skulu virða þagnarskyldu um þau atvik sem þeim verða kunn vegna starfa sinna. Tekur þetta til hvers konar upplýsinga um einkahagi manna og annarra upplýsinga sem leynt eiga að fara vegna lögmætra einka- og almannahagsmuna. Þagnarskylda helst þótt látið sé af störfum.

Við meðferð mála hjá rannsóknarnefnd skal gæta nafnleyndar þeirra sem tengjast slysi, þar með talið í lokaskýrslum.

III. KAFLI

Almenn ákvæði um málsmeðferð o.fl.

13. gr.

Tilkynningarskylda.

Verði samgönguslys eða samgönguávik samkvæmt lögum þessum ber sérhverjum sem um það veit að tilkynna það Rannsóknarnefnd samgönguslysa án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið.

Sérstaka skyldu í þessu tilliti hafa:

- a. Stjórnendur og eigendur eða umráðamenn loftfara, skipa og ökutækja.
- b. Lögregla, Landhelgisgæsla Íslands, Vaktstöð siglinga, Vaktstöð samræmdrar neyðarsímsvörunar, rekstraraðilar flugvalla, hafna og umferðarmannvirkja, rekstraraðilar flugleiðsöguþjónustu.
- c. Opinberar stofnanir á sviði eftirlits með samgöngum, Tryggingastofnun og tryggingafélög með starfsstöðvar hér á landi, auk annarra sem hafa fengið vitneskju um slys eða ávik.

Sama gildir um hvern þann sem finnur loftfar, skip eða ökutæki eða aðra hluti við aðstæður er benda til þess að samgönguslys eða alvarlegt samgönguávik hafi orðið.

14. gr.

Sérstök boðun.

Verði umferðarslys, skal Vaktstöð samræmdrar neyðarsímsvörunar eða lögreglan, svo fljótt sem verða má koma boðum um umferðarslysið til Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Rannsóknarstjóri skal tilkynna vaktstöð eða lögreglu svo fljótt sem kostur er hvort hann hyggist koma á vettvang slyssins.

15. gr.

Verklagsreglur.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal setja sér verklag í formi handbókar um framkvæmd rannsókna samgönguslysa og samgönguátvika auk áætlunar um þjálfun og endurmenntun. Handbókin skal innihalda lýsingu á starfsemi nefndarinnar og verklagi í samræmi við bestu venjur á hverju sviði.

16. gr.

Tilkynningar til erlendra ríkja og aðila.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal tilkynna eins fljótt og verða má um flugslys eða alvarlegt flugatvik sem verður á íslensku yfirráðasvæði til hlutaðeigandi stjórnvalda, ríkja og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal tilkynna eins fljótt og verða má um sjóslys eða alvarlegt sjóatvik sem verður innan íslenskrar landhelgi og eða innan efnahagslögsögu til hlutaðeigandi ríkis þar sem skip er skráð og Alþjóðasiglingarmálastofnunarinnar.

Þegar tekið er til rannsóknar flugslys eða alvarlegt flugatvik sem varðar loftfar skráð hér á landi skal nefndin tilkynna hlutaðeigandi stjórnvöldum, ríkjum og Alþjóðaflugmálastofnuninni þar um eins fljótt og verða má í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Berist rannsóknarnefnd tilkynning erlends ríkis um flugslys, sjóslys, alvarlegt flugatvik eða sjóatvik skal hún þegar í stað hlutast til um að viðeigandi upplýsingar er

varða loftfar eða skip skráð hér á landi berist til þess ríkis þar sem slysið eða atvikið átti sér stað.

17. gr.

Vettvangur slyss.

Á vettvangi samgönguslyss má hvorki hreyfa eða flytja á brott loftfar og skip, hluta þess og innihald né hrófla við ummerkjum slyssins uns vettvangsrannsókn er lokið nema með heimild rannsóknarnefndar.

Án slíkrar heimildar má þó hreyfa eða flytja á brott loftfar og skip, hluta þess eða innihald, að svo miklu leyti sem nauðsynlegt reynist til björgunar manna og verðmæta og til að afstýra spjöllum af eldi eða öðrum orsökum eða koma í veg fyrir að loftfar og skip, hluti þess eða innihald valdi háska.

Óski rannsóknarnefnd þess skal hvorki hreyfa né flytja á brott ökutæki af vettvangi eða hrófla við ummerkjum slyssins uns vettvangsrannsókn er lokið nema að svo miklu leyti sem slíkt er talið nauðsynlegt til verndar veigameiri hagsmunum.

Verði sjóslys á hafi úti eða þar sem eigi verður komist hjá því að breyta vettvangi áður en vettvangsrannsókn fer fram er skipstjóra, öðrum skipstjórnarmönnum eða þeim sem fara með stjórn á vettvangi skylt að gera ítarlega skýrslu um vettvang, tildrög slyss og hverjir voru á vettvangi við störf eða annað. Skipstjórnarmönnum eða öðrum sem fara með stjórn á vettvangi er skylt að taka til varðveislu hvers konar hluti sem bila.

Í þeim tilvikum þegar viðgerð á tæki úti á sjó er óumflýjanleg er skipstjóra eða öðrum skipstjórnarmönnum skylt að sjá um að ítarleg skýrsla sé gerð um bilunina og viðgerðina og að allir hlutir sem taka þarf út og setja nýja í staðinn fyrir séu varðveittir. Slíkar skýrslur, svo og allir hlutir sem skylt er að taka til varðveislu um borð í skipi í sambandi við slys, skulu afhentar rannsóknarnefnd við komu til hafnar.

18. gr.

Vettvangsrannsókn.

Fari vettvangsrannsókn fram á vegum rannsóknarnefndar skal yfirstjórn vettvangsrannsóknar vera í höndum rannsóknarstjóra, í samráði við rannsóknarnefnd. Rannsóknarstjóri getur tilnefnt annan aðila í sinn stað til að fara með yfirstjórn rannsóknar á vettvangi.

Rannsóknarstjóri, rannsóknarnefnd og aðrir starfsmenn Rannsóknarnefndar samgönguslysa skulu hafa óhindraðan aðgang að vettvangi slyss, eins þótt um staði í einkaeign sé að ræða.

Rannsóknarstjóri skal hafa rétt til að kveðja sér til aðstoðar lögreglu, aðra opinbera aðila, svo og björgunar- og hjálparlið.

Rannsóknarnefnd skal hafa rétt til skýrslutöku og gagnasöfnunar á vettvangi.

Rannsóknarnefnd skal við vettvangsrannsókn hafa samráð við lögreglu rannsaki hún vettvang.

Við samhliða rannsókn rannsóknarnefndar og annarra opinbera aðila skal þess gætt að rannsóknargögn séu aðgengileg öllum rannsóknaraðilum sem til þeirra eiga lögmætt tilkall.

19. gr.

Vörslutaka muna.

Rannsóknarnefnd er heimilt að taka til vörslu eða halda loftfari, skipi eða ökutæki eða hluta þeirra, búnaði og öðru sem ætla má að geti haft þýðingu við rannsókn. Slíkri heimild skal þó ekki beitt nema það teljist óhjákvæmilegt vegna rannsóknarhagsmuna.

Rannsóknarnefnd skal svo fljótt sem verða má og að teknu tilliti til rannsóknarhagsmuna sinna láta af hendi það sem tekið hefur verið til vörslu eða haldið skv. 1. mgr.

Hafi lögregla tekið muni til vörslu eða lagt hald á samkvæmt lögum um meðferð sakamála, sem þýðingu geta haft við rannsókn rannsóknarnefndar, er heimilt að krefjast þess að þeir verði ekki afhentir eiganda eða öðrum lögmetum réttþafa nema að höfðu samráði við rannsóknarstjóra.

20. gr.

Varðveisla rannsóknargagna.

Vernda skal sönnunargögn á vettvangi eins og mögulegt er með tilliti til aðstæðna hverju sinni. Ljósmynda eða varðveita skal með öðrum hætti þau sönnunargögn sem kunna að vera hverful, verða fjarlægð, týnast eða eyðileggjast.

Varðveita skal tryggilega þau gögn sem tekin eru í vörslu nefndarinnar svo spillist ekki eða skemmist og hindra óviðkomandi aðgang að þeim sem og gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir þjófnað.

21. gr.

Skýrslutökur, gagnaöflun.

Aðila máls, fyrirsvarsmanni hans og öðrum þeim sem rannsóknarnefnd telur nauðsynlegt að gefi skýrslu til að upplýsa mál sem er til meðferðar er skylt að koma fyrir nefndina til að svara spurningum sem til þeirra er beint, í samræmi við ákvæði laga þessara.

Rannsóknarnefnd er heimilt að taka og hljóðrita skýrslur af eiganda, notanda eða umráðanda loftfars, skips eða ökutækis, stjórnanda þess, áhöfn og farþegum, starfsmönnum flugleiðsöguþjónustu, flugvalla, hafna og umferðarmannvirkja og eftirlitsyfirvalda svo og hverjum öðrum sem ætla má að búi yfir vitneskju er stuðli að því að leiða í ljós orsök slyss og önnur þau atriði sem nefndin telur nauðsynlegt að varpa ljósi á. Synji viðkomandi um slíka skýrslugjöf má krefjast þess að skýrslutaka fari fram hjá lögreglu eða fyrir dómi í samræmi við ákvæði laga um meðferð sakamála um skýrslutöku við rannsókn máls. Skal lögregla aðstoða við að færa viðkomandi til skýrslutöku ef þörf krefur.

Rannsóknarnefnd getur leitað aðstoðar rannsóknarstofnana, innlendra eða erlendra, ásamt því að kalla til starfa með nefndinni sérfræðinga á tilteknum sviðum, telji hún tilefni til.

22. gr.

Upplýsingaöflun.

Rannsóknarnefnd getur krafist framlagningar gagna og upplýsinga, þar með talið frá eftirlitsstofnunum með samgöngum, lögreglu, tryggingafélögum sem starfsstöð hafa hér á landi, læknum og öðru heilbrigðisstarfsfólki, svo og þeim sem starfrækja flugleiðsöguþjónustu, flugvelli, hafnir og samgöngumannvirki, eftir því sem nauðsyn þykir við rannsókn einstakra mála. Er nefndinni meðal annars heimilt að krefjast þess að fá í sína vörslu upptökur, þ.m.t. upptökur fjarskipta, skráningar, bækur og önnur gögn er varða loftför, skip og ökutæki, stjórnendur og áhafnir þeirra og umferð loftfara, skipa og ökutækja. Er framangreindum aðilum skylt að láta nefndinni slíkar upplýsingar í té.

Rannsóknarnefnd, í samráði við lögreglu, er heimilt að taka án tafar í sína vörslu ferðrita loftfars og siglingariti skips og ökurita ökutækis og að annast aflestur gagna og upplýsinga úr þeim.

Rannsóknarnefnd er heimilt að krefjast þess að fram fari læknisskoðun á stjórnendum og áhöfn loftfars, skipa, ökutækja og farþegum og öðrum sem tengst geta samgönguslysi

eða alvarlegu samgönguáttum, svo og að mæla fyrir um töku lífsýna, svo sem blóð- og þvagsýna. Læknum og öðru heilbrigðisstarfsfólki er skylt að verða við slíkum beiðnum og er heimilt að krefjast aðstoðar lögreglu við framkvæmd rannsókna. Jafnframt getur nefndin krafist þess að fram fari réttarlæknisfræðileg líkskoðun eða réttarkrúfning. Samþykki nánasti venslamaður ekki réttarkrúfningu skal nefndin leita úrskurðar dómara um hana.

Við aflestur og afritun samskipta sem fram koma á upptökum og við gerð skýrslna, sbr. 1. og 2. mgr., skal rannsóknarnefnd gera sérstakar ráðstafanir til að tryggja fyllsta trúnað vegna upplýsinga sem þar koma fram. Afritun skal bundin við atriði sem nefndin telur þýðingu hafa við rannsókn máls en að öðrum kosti skulu aðalatriði úr skýrslum skráð.

Heimild 1.-3. mgr. nær til persónugreinanlegra upplýsinga, þar með talið viðkvæmra persónuupplýsinga á borð við sjúkra- og krufningarskýrslur, auk annarra upplýsinga sem nefndin telur nauðsynlegar í þágu rannsóknar máls.

23. gr.

Takmarkanir á aðgangi að upplýsingum.

Óheimilt er rannsóknarnefnd að veita aðgang að eftirfarandi gögnum sem nefndin aflar við rannsókn samgönguslyss og alvarlegs samgönguáttvika eða upplýsingar um þau, sbr. þó 2.-4. mgr.:

- a. upptökum eða endurriti af framburði þeirra sem nefndin yfirheyrir við rannsókn máls;
- b. hvers konar skráðum fjarskiptum eða upptökum af fjarskiptum milli þeirra sem tengst hafa samgönguslysi eða alvarlegu samgönguáttviki;
- c. læknisfræðilegum og öðrum persónulegum gögnum sem varða þá sem tengst hafa samgönguslysi eða alvarlegu samgönguáttviki;
- d. upptökum af samskiptum eða skráðum samskiptum sem átt hafa sér stað í stjórnklefa loftfars, eða milli flugverja innbyrðis;
- e. upptökum af samskiptum og fjarskiptum á vinnustað flugumferðarstjóra eða endurriti af slíkum samskiptum; og
- f. hvers konar álitgerðum sem aflað hefur verið í tengslum við mat á fyrirliggjandi gögnum, þ.m.t. á ferðritum loftfara og skipa og ökurita ökutækja.

Eingöngu skal veita umsagnaraðilum skv. 1. mgr. 30. gr. aðgang að gögnum skv. 1. mgr. að því marki sem rannsóknarnefnd telur nauðsynlegt til að þeir geti veitt umsögn og skal virða nafnleynd þeirra sem tengjast samgönguslysi eða alvarlegu samgönguáttviki. Ef veittur er aðgangur að gögnum skv. a-, d- og e-lið 1. mgr. skal aðgangur eingöngu ná til endurrits af afritun upptaka, sbr. 4. mgr. 22. gr.

Umsagnaraðilar og þeir sem starfa í þeirra þágu skulu virða þagnarskyldu um hvaðeina það sem þeim verður kunnugt vegna aðgangs að gögnum samkvæmt ákvæði þessu. Er umsagnaraðilum óheimilt að veita öðrum en þeim sem starfa í þeirra þágu við að veita umsögn, upplýsingar um eða aðgang að slíkum gögnum.

Rannsóknarnefnd skal fella út úr lokaskýrslu beina tilvísun til gagna skv. 1. mgr. nema að því leyti sem nauðsynlegt er talið vegna greiningar á orsökum samgönguslyss og alvarlegs samgönguáttvika.

Takmarkanir á aðgangi að upplýsingum og gögnum samkvæmt ákvæði þessu eiga einnig við upplýsingar og gögn sem rannsóknarnefnd fær afhent frá yfirvöldum annarra ríkja, sem annast rannsókn samgönguslysa og alvarlegra samgönguáttvika. Rannsóknarnefnd er heimilt að veita yfirvöldum annarra ríkja aðgang að gögnum og upplýsingum samkvæmt ákvæði þessu enda sé það liður í rannsókn viðkomandi yfirvalds.

24. gr.

Dómsúrskurður.

Þrátt fyrir ákvæði 23. gr. er heimilt með dómsúrskurði að mæla fyrir um skyldu rannsóknarnefndar til að veita aðgang að gögnum skv. b–f-lið 1. mgr. 23. gr. eða upplýsingar um þau ef gagnanna eða upplýsinga um þau verður ekki aflað með öðrum hætti, sérstaklega ríkir hagsmunir krefjast þess og ætla má að úrslit máls velti á þeim. Aðgangur að gögnum skv. d-, og e-lið 1. mgr. 23. gr. skal þó takmarkaður við endurrit af afritum upptaka, sbr. 4. mgr. 23. gr. Ekki skal afhenda gögn sem geyma framburð aðila og vitna fyrir nefndinni, sbr. a-lið 1. mgr. 23. gr.

25. gr.

Þátttaka erlendra ríkja í rannsókn máls.

Heimilt er Rannsóknarnefnd samgönguslysa að veita yfirvöldum í ríki þar sem:

- a. loftfar og skip er skráð;
- b. flugrekstrarleyfi viðkomandi flugrekanda er útgefið;
- c. loftfar er hannað;
- d. loftfar er framleitt;

rétt til að tilnefna þar til bærar fulltrúa og ráðgjafa, einn eða fleiri, til þátttöku í rannsókn máls. Skal slíkum fulltrúum yfirvalda heimill aðgangur að rannsókn, vettvangi, rannsóknargögnum og upplýsingum og gefinn kostur á að koma á framfæri tillögum í þágu rannsóknar.

Ákveði skráningarríki eða ríki sem gefur út flugrekstrarleyfi flugrekanda að tilnefna ekki fulltrúa er rannsóknarnefndinni heimilt að bjóða viðkomandi flugrekanda að taka þátt í rannsókninni.

Ákveði ríki þess sem hannar loftfarið og ríki framleiðanda að taka ekki þátt í rannsókninni er rannsóknarnefndinni heimilt að bjóða viðkomandi aðila sem annaðist tegundarvottun, hönnun loftfarsins og eða framleiðslu þess að taka þátt í rannsókninni.

Telji rannsóknarnefnd það vera rannsókn til framdráttar skal henni heimilt að bjóða einnig hönnuðum eða framleiðendum íhlutar þátttöku í rannsókn máls.

Öðrum ríkjum sem samkvæmt beiðni rannsóknarnefndar veita upplýsingar, aðstöðu eða sérfræðiþekkingu í þágu rannsóknar máls skal heimilt að tilnefna þar til bærar fulltrúa til þátttöku í rannsókn máls. Rannsóknarnefndinni skal heimilt að takmarka upplýsingagjöf og þátttöku við þau málefni sem aðstoð lýtur að.

Fulltrúar erlendra ríkja skulu bundnir þagnarskyldu um framgang og niðurstöður rannsóknar nema rannsóknarnefnd leysi þá undan slíkri þagnarskyldu sérstaklega.

Erlend ríki sem hafa sérstakan áhuga á rannsókn máls þar sem ríkisborgarar þess hafa látist eða slasast alvarlega í slysi er rannsókn lýtur að skal heimilt að tilnefna þar til bærar fulltrúa til að heimsækja vettvang, fá aðgang að grunnupplýsingum, taka þátt í að bera kennsl á þá látnu, taka skýrslur af ríkisborgurum sínum sem eftir lifa og fá eintak af lokaskýrslu nefndarinnar. Sé stór hluti farþega sem slasast alvarlega eða lætur lífið erlendir ríkisborgarar skal rannsóknarnefnd heimilt að bjóða því ríki eða ríkjum þátttöku í rannsókn máls.

26. gr.

Tilkynning til yfirvalda.

Vakni grunur um eða verði leitt í ljós við rannsókn máls að beitt hafi verið ólögðmætum aðgerðum gegn flugsamgöngum, siglingum eða umferð, skal rannsóknarstjóri eins fljótt og verða má upplýsa viðeigandi yfirvöld um rannsókn máls.

27. gr.

Öflun ferðrita.

Nú verður flugslys eða alvarlegt flugatvik utan lögsögu rannsóknarnefndarinnar, en loftfar og eða loftför sem um ræðir lenda hér á landi, skal rannsóknarnefndinni heimilt að taka í sína vörslu ferðrita loftfars, að fenginni beiðni þar að lútandi frá því ríki sem fer með rannsókn slyssins eða atviksins.

Dröoos

IV. KAFLI Skýrslugerð.

28. gr.

Áfangaskýrsla.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal heimilt að taka saman áfangaskýrslu um rannsókn samgönguslyss eða alvarlegs samgönguátviks áður en rannsókn máls er lokið, til þess að koma upplýsingum á framfæri við yfirvöld og málsaðila.

29. gr.

Lokaskýrsla.

Þegar rannsókn slyss er lokið skal rannsóknarnefnd svo fljótt sem verða má semja lokaskýrslu um niðurstöðu rannsóknarinnar og birta hana. Í lokaskýrslunni skal gerð grein fyrir orsök eða sennilegri orsök slyss auk þess sem þar skulu gerðar tillögur um ráðstafanir til þess að afstýra frekari slysum af sömu eða líkum orsökum eða draga úr afleiðingum þeirra.

Markmiðs slysarannsóknna samkvæmt lögum þessum, sbr. 2. gr., skal getið á forsíðu hverrar lokaskýrslu sem rannsóknarnefnd sendir frá sér. Jafnframt skal þess getið að ekki sé með rannsókn leitast við að skipta sök eða ábyrgð, sbr. 2. mgr. 6. gr.

Rannsóknarnefnd er heimilt að gefa út yfirlýsingu um lok rannsóknar eða ljúka rannsókn máls með bókun í stað þess að gefa út lokaskýrslu.

Lokaskýrslu um rannsókn slyss skal að jafnaði gefa út innan árs frá því að slys varð. Ljúki rannsókn ekki innan þessara tímamarka skal þá og eftir það árlega gefa út yfirlýsingu um stöðu rannsóknar.

Birta skal lokaskýrslur á heimasíðu Rannsóknarnefndar samgönguslysa.

Lokaskýrslu má gera á erlendu tungumáli, meðal annars ef málsaðili er útlendur.

30. gr.

Andmælaréttur.

Aðilar, sem að mati rannsóknarnefndar hafa ríkra hagsmuna að gæta, skulu eiga þess kost að tjá sig um drög að lokaskýrslu nefndar innan tilskilins frests, enda liggi ekki fyrir í gögnum málsins afstaða þeirra og rök fyrir henni eða slíkt sé augljóslega óþarft.

Rannsóknarnefnd getur kveðið á um að umsagnaraðili skuli bundinn trúnaði um það sem fram kemur í drögum að lokaskýrslu.

31. gr.

Mikilvægar ábendingar.

Rannsóknarnefnd skal á hvaða stigi rannsóknar sem er, ef tilefni er til, vekja athygli viðkomandi aðila á atriðum sem fram hafa komið við rannsókn og mikilvægt er talið að komið sé á framfæri án tafar til að tryggja öryggi.

32. gr.

Tillögur í öryggisátt.

Rannsóknarnefnd skal gera tillögur um úrbætur í öryggismálum eftir því sem rannsókn slyss gefur tilefni til og beina tilmælum til viðeigandi aðila, innlendra sem erlendra, eftir því sem við á. Tillögurnar má birta opinberlega.

Þeim sem tilmælum er beint til skulu taka tilhlýðilegt tillit til þeirra og hrinda í framkvæmd ef við á. Skulu þeir án tafar og eigi síðar en innan þriggja mánaða frá því að

tilmælin bárust gera nefndinni grein fyrir því hvernig brugðist hafi verið við tilmælunum eða hvers vegna ekki hafi verið brugðist við þeim.

33. gr.

Ársskýrsla.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal gefa út heildarskýrslu um störf sín ár hvert og birta á heimasíðu sinni. Í skýrslunni skal meðal annars vera að finna yfirlit yfir helstu störf nefndarinnar á því starfsári, tölfræðilegar samantektir, auk tillagna um öryggisúrbætur.

Jafnframt skal rannsóknarnefndin semja yfirlit um hvernig tillögum hennar samkvæmt 32. gr. hefur verið framfylgt og birta á heimasíðu sinni.

V. KAFLI

Endurupptaka mála, sérstakar rannsóknir.

34. gr.

Heimild til endurupptöku.

Rannsóknarnefnd er heimilt að taka upp mál á ný að eigin frumkvæði eða samkvæmt beiðni þar um þótt rannsókn samgönguslyss sé lokið, komi fram ný og mikilvæg gögn eða upplýsingar sem gefa ástæðu til endurupptöku.

35. gr.

Sérstakar rannsóknir.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa er heimilt að eigin frumkvæði eða samkvæmt beiðni ráðherra að rannsaka atriði sem varða almennt öryggi í samgöngum án þess að þau tengist tilgreindu slysi.

36. gr.

Skráning og greining slysa í samgöngum.

Ráðherra er heimilt að fela Rannsóknarnefnd samgönguslysa að annast skráningu og greiningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika.

Nú felur ráðherra nefndinni að annast skráningu tiltekins slysaflokks og alvarlegra atvika og skal nefndin þá birta í ársskýrslu nefndarinnar upplýsingar um slíka skráningu og greiningu eftir því sem við á.

VI. KAFLI

Aðstoð í kjölfar samgönguslyss.

37. gr.

Áætlun um aðstoð í kjölfar samgönguslyss.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal annast gerð áætlunar um aðstoð til þolenda og náinna aðstandenda í kjölfar samgönguslysa í samstarfi við viðeigandi opinberar stofnanir og hagsmunaaðila á hverju sviði, vegna:

- a. flugslyss loftfars [í atvinnuflug] sem verður á eða yfir íslensku yfirráðasvæði innan íslenskrar lofthelgi eða í námunda við hana;
- b. alvarlegs sjóslyss skips í siglingum innan landhelgi og til og frá landinu sem verður innan íslenskrar efnahagslögsögu; og
- c. alvarlegs umferðarslyss á íslensku yfirráðasvæði; þar sem fjöldi manna slasast alvarlega eða lætur lífið.

Polandi skv. 1. mgr. merkir hvern þann sem slasast í flugslysi og eða sjóslysi eða af völdum þess, og umferðarslysi þar sem fjöldi manna slasast alvarlega eða lætur lífið. Polandi tekur til stjórnenda, áhafnar, farþega og þriðju aðila.

38. gr.

Efni áætlunar.

Áætlunin um viðbrögð, aðstoð og samhæfingu við slysum skv. 37. gr. skal taka a.m.k. til eftirfarandi þátta:

- a. staðfestingu á því að slys hafi átt sér stað, hverjir séu þolendur slyssins og tilkynning þess efnis til náinna aðstandenda;
- b. undirbúnings skipulagningar og samhæfingar áfallahjálpar og annarskonar aðstoðar sem þolendur og nánir aðstandendur þeirra sem farast kunna eiga rétt á samkvæmt íslenskum lögum;
- c. samhæfingar þeirra aðila er veita aðstoð í kjölfar slyss til þolenda og náinna aðstandenda þeirra;
- d. tryggja að borin séu kennsl á látna menn;
- e. aðstoðar við að líkamsleifar séu sendar til heimaríkis þess látna, þegar við á;
- f. aðstoðar við þolendur og nána aðstandendur við að fá farangur og persónulega muni afhenta;
- g. aðstoðar við aðstandendur við að komast til þess sjúkrahúss þar sem hinn slasaði er í meðferð, á slystað og til minningarathafnar;
- h. aðstoðar við þolendur slyss við að komast til áfangastaðar;
- i. tryggja aðgengi þolenda og náinna aðstandenda að upplýsingum um framgang rannsóknar; og
- j. tryggja aðgengi þolenda og náinna aðstandenda að upplýsingum um greiðslu skaðabóta.

VII. KAFLI

Reglugerðarheimild, gildistaka, ofl.

39. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra samgöngumála er heimilt að setja reglugerð þar sem m.a. er kveðið á um:

- a. nánari skilgreiningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika, flugslysa og alvarlegra flugátvika, sjóslysa og alvarlegra sjóatvika og umferðarslysa skv. 3. gr.;
- b. skilyrði, tilkynningu og tilhögun framsals rannsóknar að hluta eða öllu leyti skv. 5. gr.;
- c. tilkynningu um slys til erlendra aðila skv. 16. gr. og fyrirkomulagi við gerð slíkra tilkynninga, efni þeirra, innihald og móttöku og meðferð samsvarandi tilkynninga frá erlendum aðilum;
- d. nánari framkvæmd við rannsókn á vettvangi samgönguslyss skv. 17. og 18. gr., þ.m.t. um skyldu aðila sem fara með stjórn vettvangs til að taka til varðveislu hverskonar hluti og annað sem tengist slysi eða alvarlegu atviki, að leggja bann við notkun búnaðar sem tengist slysi eða alvarlegu atviki fyrir en rannsókn á honum hefur farið fram; skyldu aðila til að gera skýrslu um slys eða atvik í þeim tilvikum þar sem viðgerð á hlut er óumflýjanleg áður en rannsókn getur átt sér stað; skyldu til að varðveita alla hluti sem skipta þarf út fyrir nýja og skyldu aðila til að skrá slys eða atvik og afhenda rannsóknarnefnd skýrslu sína;

- e. nánari tilhögun um aðgengi innlendra og erlendra aðila að rannsóknargögnum, rannsókn máls, þar á meðal um samráð við erlenda rannsóknaraðila við gerð áfangaskýrslu og lokaskýrslu;
- f. framkvæmd rannsókna og verklags þar á meðal um meðferð, rannsókn og vörslu málgagna, gerð handbókar um verklag við framkvæmd rannsókna;
- g. rekstur Rannsóknarnefndar samgönguslysa, samskipti við aðra rannsóknaraðila, persónuskilríki með upplýsingum um réttarstöðu nefndarmanna, rannsóknarstjóra og annarra starfsmanna og heimildir þeirra í störfum;
- h. nauðsynlegan útbúnað og aðstöðu;
- i. þjálfunaráætlun nefndarmanna og rannsóknarstjóra;
- j. efni og form áfangaskýrslu og lokaskýrslu rannsóknarnefndarinnar, útgáfu, birtingu og dreifingu áfangaskýrslu og lokaskýrslu rannsóknarnefndarinnar og tilmæla í öryggisátt; og
- k. skráningu og greiningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika.

40. gr.

Refsheimild.

Brot á tilkynningarskyldu skv. 13. gr. varðar sektum.

41. gr.

Gildistaka og fl.

Lög þessi taka gildi 1. janúar 2010. Frá sama tíma falla úr gildi lög um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000, með síðari breytingum, lög um rannsókn flugslysa nr. 35/2004 með síðari breytingum, og lög nr. 24/2005 um rannsóknarnefnd umferðarslysa með síðari breytingum.

Með lögum þessum eru innleidd ákvæði tilskipunar (EB) nr. 94/56 frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallareglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/95.

Ákvæði til bráðabirgða.

Skipunartíma rannsóknarnefndar sjóslysa, rannsóknarnefndar flugslysa og rannsóknarnefndar umferðarslysa, sbr. lög nr. 68/2000, 35/2004 og 24/2005 með síðari breytingum, og forstöðumanna sömu nefnda, lýkur þegar samgönguráðherra hefur skipað nýja rannsóknarnefnd og formann samkvæmt lögum þessum.

I. viðauki.

Skrá með dæmum um alvarleg flugatvik.

Flugatvikin, sem talin eru hér upp, eru dæmigerð flugatvik sem líkindi eru fyrir að verði alvarleg flugatvik. Þessi listi er ekki tæmandi og er aðeins til leiðbeiningar við skilgreiningu á því hvað telst „alvarlegt flugatvik“ eða „flugumferðaratvik“.

Árekstrarhætta þar sem sveigja varð frá eða þegar rétt hefði verið að sveigja frá til þess að koma í veg fyrir árekstur eða óöruggar aðstæður.

Naumlega var komið í veg fyrir að flogið væri undir fullri stjórn í jörðina (CFIT).

Hætt við flugtak á lokaðri eða upptekinni flugbraut og naumlega forðað árekstri við hindranir í flugtaki af slíkri braut.

Lending eða tilraun til að lenda á lokaðri eða upptekinni flugbraut.

Alvarleg frávik frá því að ná tilætluðum afköstum í flugtaki eða í frumklifri.

Sérhver eldur og reykur í farþegarými, í vörurými eða eldur í hreyfli jafnvel þótt slíkur eldur sé slökktur með slökkviefni.

Sérhvert tilvik þar sem nauðsynlegt var að flugáhöfn gripi til súrefnis í neyð.

Bilun í burðarvirki loftfarsins eða sundrun hreyfils sem ekki flokkast undir flugslys.

Margþætt bilun eins eða fleiri kerfa loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.

Flugliðar verða ófærir um að gegna störfum sínum í flugi.

Sérhvert tilvik þegar eldsneytismagn loftfars á flugi gerir flugmanni nauðsynlegt að lýsa yfir neyðarástandi.

Óhöpp í flugtaki og í lendingu. Óhöpp svo sem ef loftfar skammlendir, rennur út af brautarenda eða rennur út af hlið flugbrautar.

Kerfisbilanir, veðurfyrirbrigði, starfræksla utan viðurkenndra afkastamarka og önnur atvik, sem gætu hafa valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.

Bilun meira en eins kerfis í kerfaheild sem krafist er fyrir stjórnun flugsins og flugleiðsögu.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I.

Frumvarp þetta felur í sér sameiningu laga um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000, með síðari breytingum, laga um rannsókn flugslysa, nr. 35/2004, með síðari breytingum og laga nr. 24/2005 um rannsóknarnefnd umferðarslysa, í heildstæða löggjöf um slysarannsóknir í samgöngum. Gert er ráð fyrir að nefndirnar verði sameinaðar í eina fimm manna rannsóknarnefnd. Þá er gert ráð fyrir að ný nefnd, Rannsóknarnefnd samgönguslysa, heyri undir ráðherra samgöngumála.

Markmið frumvarpsins er að efla og bæta slysarannsóknir á Íslandi með það að leiðarljósi að auka öryggi í samgöngum. Einn megintilgangurinn með sameiningu rannsóknarnefndanna í eina nefnd er að leitast við að ná fram hagræðingu og efla um leið rannsókn samgönguslysa og styrkja starfsmenn annars mjög fámennra nefnda í einstökum slysaflokkum svo þeir hafi stuðning og styrk hver af öðrum við stærri rannsóknir. Þá er ráðgert að fela nefndinni einnig aukin verkefni er lúta að skráningu og greiningu samgönguslysa og að annast gerð sérstakrar áætlunar um aðstoð til þolenda samgönguslysa og aðstandenda þeirra sem farast í samgönguslysum, í samvinnu við hagsmunaaðila og aðrar opinberar stofnanir.

Í júní 2007 kom samgönguráðherra á fót starfshópi með þátttöku forstöðumanna rannsóknarnefndanna til að vinna að þessu verkefni og var Andri Árnason hæstaréttarlögmaður ráðinn til að vinna með starfshópnum og að semja drög að frumvarpi. Starfshópurinn leitaði víða fanga í upplýsingaöflun og var m.a. gerð greining á fyrirkomulagi samgöngurannsókna í nokkrum löndum, þar á meðal á Norðurlöndunum, Bretlandi, Bandaríkjunum og Kanada.

Í upphafi árs 2009 voru frumvarpsdrögin endurskoðuð í samgönguráðuneytinu. Nokkuð var bætt við af ákvæðum að höfðu tilliti til þjóðréttarlegra skuldbindinga og uppsetningu og kaflaskiptingu eldri draga frumvarpsins breytt með það fyrir augum að gefa frumvarpinu heildstæðara yfirbragð. Er frumvarpið eins og það er lagt fram hér afrakstur þeirrar vinnu sem hér hefur verið lýst.

II.

Við samningu frumvarpsins var lögð á það áhersla að stuðla að einfaldri umgjörð og aðgengilegri uppbyggingu lagatextans um hina nýju rannsóknarnefnd. Byggt var í meginatriðum á þeim grunni sem þegar hafði verið skapaður í eldri löggjöf og sátt hafði ríkt um. Stjórnsýsluþættir laganna eru sameinaðir og leitast er við að fella saman samskonar ákvæði í lagabálkunum þremur þar sem þess er kostur. Í sérstökum kafla frumvarpsins er kveðið á um málsmeðferð o.fl., þ.m.t. vettvangsrannsókn, vörslutöku muna, skýrslutökur og gagnaöflun. Þessi ákvæði eiga það sammerkt að eiga við hvert rannsóknarsvið og því til einföldunar og hagræðis að hafa sameiginleg ákvæði sem taki til allra rannsóknarþáttanna, í stað sérstakra ákvæða í einstökum köflum laganna um hvert rannsóknarsvið fyrir sig.

Í frumvarpinu er leitast við að innleiða alþjóðlegar kröfur og tilmæli er varða rannsóknir samgönguslysa. Í ákvæðum er varða rannsókn flugslysa og alvarlegra flugatvika er t.a.m. leitast við að fullnægja kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í viðauka 13 við Chicago-samninginn um borgaralegt almenningsflug auk tilskipunar (EB) nr. 94/56 um rannsóknir flugslysa. Í ákvæðum er varða rannsóknir sjóslysa og sjóatvika er leitast við að innleiða í frekari mæli en áður hefur þekkt Alþjóðlegan kóða um rannsóknir sjóslysa og alvarlegra

sjóatvika sem samþykktur var á þingi Alþjóðasiglingastofnunarinnar árið 2008¹. Ráðgert er að kröfurnar taki gildi 1. janúar 2010 og fellur sú dagsetning saman við fyrirhugaða gildistöku laganna.

III.

Helstu efnisatriði frumvarpsins eru eftirfarandi:

- a. Í I. kafla er að finna almenn ákvæði um gildissvið og markmið. Gildissviðið er rannsókn samgönguslysa og samgönguátvika er heyra undir hina nýju sameinuðu rannsóknarnefnd sem lagt er til að sett verði á laggirnar með þessu frumvarpi. Nýmæli er ákvæði um orðskýringar sem settar eru fram til hægðarauka og skýringa. Markmið rannsókna er óbreytt frá gildandi lögum um nefndirnar. Fáein nýmæli eru í ákvæði um lögsögu er varðar rannsókn sjóslysa í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar.
- b. Í II. kafla er fjallað um Rannsóknarnefnd samgönguslysa og rannsóknarstjóra, þ.á m. skipulag, hæfi, ábyrgð og umsýslu. Ráðgert er að Rannsóknarnefnd samgönguslysa annast rannsóknir og heyri beint undir ráðherra samgöngumála. Nefndin lýtur stjórn formanns sem ráðherra skipar til fimm ára í senn. Formaður ber ábyrgð á og stjórnar daglegum rekstri stofnunar, þar á meðal fjárreiðum hennar, og gætir þess að reksturinn sé í samræmi við gildandi lög og reglugerðir. Rannsóknir samgönguslysa eru í höndum Rannsóknarnefnd samgönguslysa sem annast rannsókn á einstökum slysaflokkum. Rannsóknarstjórar stýra rannsóknarverkefnum í umboði og á ábyrgð nefndarinnar. Þrír nefndarmenn taka þátt í rannsókn hvers máls auk viðkomandi rannsóknarstjóra hverju sinni. Rannsóknarnefndin skal starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum.
- c. Í III. kafla frumvarpsins er kveðið á um málsmeðferð o.fl. Ýmis nýmæli eru í kaflanum sem rekja má til þjóðréttarlegra skuldbindinga sem innleiddar eru. Meðal slíkra nýmæla eru ákvæði er lúta að tilkynningum til erlendra stjórnvalda í kjölfar slyss, ákvæði um þátttöku erlendra ríkja í rannsókn máls, ákvæði um varðveislu rannsóknargagna, ákvæði um tilkynningu til yfirvalda, komi upp grunur um að beitt hafi verið ólögætum aðgerðum gegn öryggi samgangna og ákvæði um öflun ferðrita úr erlendu loftfari sem lendir hér á landi.
- d. Í IV. kafla frumvarpsins er að finna sameiginleg ákvæði um skýrslugerð rannsóknarnefndarinnar, bæði áfangaskýrslur og lokaskýrslur rannsóknar auk ákvæðis um gerð ársskýrslu nefndarinnar.
- e. Í V. kafla frumvarpsins er fjallað um heimildir til endurupptöku máls og sérstakar rannsóknir. Þá er nýmæli ákvæði er fjallar um heimild ráðherra til að fela rannsóknarnefndinni að annast skráningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika.
- f. VI. kafla frumvarpsins er nýmæli og kveður á um áætlun um aðstoð til þolenda og aðstandenda þeirra sem farast í samgönguslysum. Í frumvarpinu er ráðgert að Rannsóknarnefnd samgönguslysa verði falið að annast gerð slíkrar áætlunar í samstarfi við þá fjölmörgu hagsmunaaðila og opinberar stofnanir sem koma þurfa að slíkri áætlun.
- g. VII. kafla frumvarpsins kveður á um reglugerðarheimildir og gildistökuákvæði.

Athugasemdir við einstaka greinar frumvarpsins.

¹ Code of the International Standards and Recommended Practices for Safety Investigation into Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).

Um 1. gr.

Þær rannsóknir sem greinin á við um eru rannsóknir sjóslysa, flugslysa og umferðarslysa og alvarlegra flugatvika, sjóatvika, og umferðaratvika sbr. orðskýringar í 3. gr. frumvarpsins, en um þessar rannsóknir gilda nú sérstök lög. Lagt er til að þessar rannsóknir heyri undir sérstaka nefnd, Rannsóknarnefnd samgönguslysa.

Nefndin er eiginleg rannsóknarnefnd samkvæmt orðanna hljóðan en ekki formleg stjórnvöldnefnd og fellur því utan gildissvið stjórnvöldslulaga. Ákvarðanir hennar eru ekki stjórnvaldsákvarðanir enda varða þær ekki réttindi og skyldur aðila og verða því ekki kærðar til ærða stjórnvalds. Nefndinni er þar að auki ætlað að starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, sbr. 2 mgr. 7. gr. frumvarpsins.

Um 2. gr.

Ákvæðin eru sama efnis og í gildandi lögum um rannsóknir flugslysa, sjóslysa og umferðarslysa nema orðalagi er breytt þar sem þau ná yfir öll slys í samgöngum. Kveðið er skýrt á um hinn sérstaka tilgang rannsókna slysa og alvarlegra atvika í samgöngum, þ.e. að slys og atvik endurtaki sig ekki, dregið sé úr afleiðingum sambærilegra slysa og stuðlað að auknu öryggi í samgöngum.

Mikilvægt er að hafa í huga þennan sérstaka tilgang með rannsókn nefndarinnar með hliðsjón af 6. gr. frumvarpsins þar sem skýrt er kveðið á um að rannsókn nefndarinnar sé óháð rannsókn annarra aðila, s.s. lögreglu samkvæmt lögum um sakamála og annarra opinberra sem og einkaréttarlegra aðila.

Einnig er tekið inn ákvæði þar sem segir að rannsóknir skulu þegar við á ná til fyrirkomulags tilkynninga um slys, björgunaraðgerða og annarra tengdra aðgerða sem ætlað er að draga úr afleiðingum slysa. Sambærileg ákvæði eru í gildandi lögum.

Um 3. gr.

Orðskýringar laganna eiga sér skýrar fyrirmyndir í viðauka 13 við Chicago-samninginn um flugslysarannsóknir og í Alþjóðlegum kóða um rannsóknir sjóslysa og alvarlegra sjóatvika. Til hægðarauka eru orðskýringarnar teknar upp í frumvarpið.

Um 4. gr.

Kveðið er á um lögsögu nefndarinnar í 4. gr. frumvarpsins. Efnisinntak ákvæðisins er að mestu í samræmi við ákvæði núgildandi laga. Þó hafa fáeinar breytingar verið gerðar frá ákvæðum gildandi laga.

Í 1. mgr. er fjallað um lögsögu nefndarinnar við rannsókn flugslysa og alvarlegra flugatvika. Lögsaga nefndarinnar hvað varðar rannsókn alvarlegra flugatvika tekur til flugupplýsinga- og flugstjórnarsvæðis sem Ísland veitir þjónustu á í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar. Lögsaga nefndarinnar hvað varðar rannsókn flugslysa tekur til íslensks yfirráðasvæðis og er það óbreytt frá gildandi lögum.

B-liður 2. mgr. samsvarar að mestu d-lið 2. mgr. 7. gr. gildandi laga um rannsókn flugslysa, en þó er gert ráð fyrir þeim möguleika að hafi loftfar verið tómaleigt (þurrleigt) til erlends flugrekanda og samningur gerður um slíkt framsal á skyldum eftirlitsyfirvalda kunnri skyldur ríkis skráningarríkis til rannsóknar að hafa færst yfir til hins erlenda ríkis með samningi milli flugmálayfirvalda beggja ríkja. Í reynd er hér horft til þess fyrirkomulags sem heimilað er skv. 83. gr. bis við Chicago-samninginn að aðildarríki samningsins geri með sér samkomulag um framsal á tilteknum skyldum skráningarríkis til þess ríkis sem eftirlit hefur með þeim flugrekanda sem hyggist tómaleiga inn loffar.

Í 3. og 4. mgr. er fjallað um lögsögu nefndarinnar varðandi rannsókn sjóslysa og sjóatvika. Ákvæðin eru að mestu samhljóða núgildandi 5. gr. laga um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000 með síðari breytingum. Í d-lið 4. mgr. er bætt við heimild nefndarinnar til að

rannsaka slys við köfun í atvinnuskyni við strendur Íslands. Rannsókn á slysum við köfun af öðrum en atvinnuköfutum er undanskilin lögsögu nefndarinnar. Í framkvæmd hefur lögregla tekið til rannsóknar flestöll slys við köfun hér við land.

Kveðið er á um lögsögu nefndarinnar vegna rannsóknar umferðarslysa hér á landi í 5. mgr. Ekki er sérstaklega kveðið á um lögsögu rannsóknarnefndar umferðarslysa í gildandi lögum.

Um 5. gr.

Í 5. gr. er kveðið á um að heimilt sé Rannsóknarnefnd samgönguslysa að fela öðru ríki að annast rannsókn samgönguslyss og alvarlegs samgönguafviks að hluta til eða öllu leyti. Samsvarandi ákvæði, sem áskildi heimild ráðherra, er í gildandi lögum. Í ljósi þess sjálfstæðis sem rannsóknarnefndinni er veitt, sbr. 1. mgr. 6. gr. og 2. mgr. 7. gr. frumvarpsins, og ríkrar áherslu sem lögð er á samvinnu og samstarf milli ríkja er ekki talin sérstök ástæða til að áskilja að leyfi ráðherra þurfi til þess að framselja hluta rannsóknar eða rannsókn að öllu leyti.

Um 6. gr.

Rannsókn samgönguslysa og alvarlegra samgönguafvika samkvæmt lögum þessum er óháð rannsókn annarra rannsóknaraðila, ákærvalds og dómstóla. Þ.m.t. rannsókn lögreglu, opinberra eftirlitsaðila með samgöngum, váttryggingafélaga og annarra aðila. Tilgangur rannsóknar er ekki sá að benda á ólögmætar athafnir eða athafnaleysi, skipta sök eða ábyrgð, heldur að leiða í ljós orsakir slysa í því augnamiði að koma í veg fyrir samskonar slys og atvik og stuðla að öryggi í samgöngum.

Í 2. mgr. er áréttað að skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skuli ekki beitt sem sönnunargögnum í sakamálum og skal ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð. Málsgreinin er efnislega samhljóða núgildandi lögum.

Hvað 3. mgr. 6. gr. varðar ber að hafa í huga að rannsókn nefndarinnar kann að fara fram samhliða rannsókn lögreglu. Því kann svo að fara að rannsóknarnefnd og lögregla kunna að deila tilteknum rannsóknargögnum, svo sem vettvangi, flaki, ferðrita, siglingarita og ökurita svo einhver dæmi séu tekin og veita tiltekna aðstoð eftir því sem við á við rannsókn hvors annars við úrlausn tæknilegra álitaefna. Úrvinnsla rannsóknargagna fer hinsvegar fram aðskilin og ekki er öllum gögnum rannsóknar deilt, sbr. 23. gr. frumvarpsins um takmarkanir á aðgengi að upplýsingum.

Um 7. gr.

Hér er lagt til að komið verði á fót sérstakri nefnd um rannsókn samgönguslysa og alvarlegra samgönguafvika er heyri beint undir yfirstjórn samgönguráðherra. Eins og háttáð er með rannsóknarnefndir samkvæmt gildandi lögum er í ákvæðinu tekið fram að rannsóknarnefnd samgönguslysa skuli starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum. Með þessu mikilvæga ákvæði er átt við að störf nefndarinnar við rannsóknir og úrlausn einstakra mála, við gerð skýrslu um rannsókn máls og við tillögugerð í öryggisátt, sé rannsóknarnefndin óháð í störfum sínum, einkum gagnvart innlendum eftirlitsstjórnvöldum. Þá er tiltekið að nefndin ákveði sjálf hvenær efni eru til rannsóknar slysa og atvika samkvæmt lögum að teknu tilliti til þjóðréttarlegra skuldbindinga Íslands. Þetta ákvæði á sér samsvörun í 8. gr. laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa og 4. gr. laga nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa.

Um 8. gr. *[Möguleiki A]*

Með hliðsjón af því að samkvæmt frumvarpinu er lagt til að rannsóknarnefndunum verði fækkað úr þremur í eina, er lagt til að nefndin verði skipuð fimm nefndarmönnum. Gert er ráð fyrir því að um eiginlega rannsóknarnefnd verði að ræða. Nefndin hvorki ákvarðar rétt né skyldu manna og fellur því utan gildissviðs stjórnslulaga.

Áður voru í rannsóknarnefnd flugslysa fimm nefndarmenn, en þrjú nefndarmenn í rannsóknarnefnd sjóslysa, án varamanna og þrjú nefndarmenn í rannsóknarnefnd umferðarslysa auk sama fjölda varamanna. Lagt er til að einn nefndarmanna leiði nefndina og gegni jafnframt starfsskyldum sem stjórnandi daglegs rekstrar. Samkvæmt nágildandi lögum gegna forstöðumenn rannsóknarnefndanna slíkum fjárreiðu- og stjórnsluverkefnum. Ráðgert er að starf formanns nefndarinnar verði fullt starf, en starf annarra nefndarmanna hlutastarf. Er það breyting frá nágildandi fyrirkomulagi þar sem nefndarmenn og formaður gegna allir hlutastarfi. Gert er ráð fyrir að einn rannsóknarstjóri gegni stöðu staðgengils formanns nefndarinnar.

Gert er ráð fyrir að ráðherra skipi nefndarmenn [og varamenn] til 5 ára í senn. Formaður nefndarinnar ræður annað starfsfólk til nefndarinnar, þ.m.t. rannsóknarstjóra.

Nokkur breyting er á fyrirkomulagi varðandi stöðu rannsóknarstjóra og forstöðumanna nefndanna samkvæmt nágildandi lögum. Aflagt er starf forstöðumanna nefndanna þriggja og þess í stað lagt til að formaður nefndarinnar axli þær skyldur sem hvíldu á forstöðumönnum. Er horft til þess að með því gefist rannsóknarstjórum frekara svigrúm til að sinna rannsóknum slysa og atvika.

Í 2. mgr. er tiltekið að formaður auk tveggja nefndarmanna taki þátt í meðferð hvers máls. Er með því leitast við að styrkja rannsóknarvinnuna og tryggja aðkomu hluta nefndarmanna að rannsókn einstakra mála.

Kveðið er á um menntun eða starfsreynslu á sviði eða sviðum sem nýtast við rannsóknir samgönguslysa í 3. mgr. 8. gr. Slík krafa er þegar í nágildandi lögum um einstaka slysaflokka.

[Möguleiki B]

Hér er gert ráð fyrir að í stað þriggja varamanna verði nefndinni skipaður sérstakur faghópur tólf sérfræðinga, þ.e. fjórir sérfræðingar á hverju sviði siglinga, flugs og umferðar. Slíkir sérfræðingar væru nefndinni til ráðgjafar um einstök tæknileg atriði rannsóknar þar eð vart reynist unnt að skipa rannsóknarnefndina sjálfa sérfræðingum á öllum sviðum. Tekið er nokkuð mið af núverandi fyrirkomulagi með þann fjölda nefndarmanna og varamanna sem tekið hafa virkan þátt í einstökum rannsóknum, allt eftir sérsviði hvers og eins. Þessir sérfræðingar hafa allir verið mikilvægur bakhjarl nefndarinnar og stuðlað að því að besta fánlega kunnátta og þekking hefur staðið nefndunum til boða á hverjum tíma.

Hvað aðrar málsgreinar varðar vísast til umfjöllunar hér að framan um möguleika A.

Um 9. gr.

Rannsóknarstjórar eru hinir eiginlegu stjórnendur rannsóknar (*“Investigator in charge”*) og starfsmenn nefndarinnar. Þeir stýra rannsókn slysa og atvika í umboði og á ábyrgð rannsóknarnefndar. Áskilin er sérmenntun og starfsreynsla á hlutaðeigandi sviðum samgangna.

Um 10. gr.

Í því skyni að tryggja hlutleysi og sjálfstæði nefndarinnar er í 10. gr. frumvarpsins kveðið á um hæfi formanns og rannsóknarstjóra nefndarinnar. Samsvarandi ákvæði um hæfi formann Rannsóknarnefndar samgönguslysa og rannsóknarstjóra er að finna í gildandi lögum um hæfi forstöðumanna og annarra starfsmanna rannsóknarnefndanna.

Gert er ráð fyrir að formaður rannsóknarnefndarinnar og rannsóknarstjórar séu ekki stjórnarmenn eða starfsmenn félaga er starfa í samgöngurekstri á hlutaðeigandi sviðum og megi ekki vera í hagsmuna- eða fjárhagstengslum við slíka aðila að draga megi óhlutdrægni þeirra í efa.

Um 11. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringar.

Um 12. gr.

Í 12. gr. frumvarps þessa er kveðið á um þagnarskyldu formanns rannsóknarnefndarinnar, annarra nefndarmanna, [faghóps og] starfsmanna nefndarinnar, auk þeirra er starfa í þágu hennar. Sambærileg ákvæði eru í gildandi lögum, sbr. 9. gr. laga um rannsókn flugslysa nr. 35/2004 og 11. gr. laga um rannsókn umferðarslysa nr. 24/2005.

Almennt um II. kafla frumvarpsins.

Ákvæði II. kafla frumvarpsins byggja að mestu leyti á núgildandi ákvæðum laga um rannsókn flugslysa, umferðarslysa og sjóslysa um málsmeðferð, starfsaðferðir á vettvangi, gagnaöflun og aðra upplýsingaöflun. Í kaflanum eru þó nokkur mikilvæg nýmæli sem sérstaklega er gerð grein fyrir í umfjöllun hér á eftir.

Um 13. gr.

Mikilvægt er starfi Rannsóknarnefndar samgönguslysa að tilkynningar um slys og alvarleg atvik í samgöngum berist nefndinni fljótt og vel svo vettvangur rannsóknar spillist ekki eða rannsókarhagsmunum verði með öðrum hætti stefnt í hættu. Í núgildandi lögum eru ítarleg ákvæði um tilkynningarskyldu og er í 13. gr. frumvarpsins leitast við að steypa þeim ákvæðum saman í eitt heildstætt ákvæði um tilkynningarskyldu. Sérhver sem veit um samgönguslys eða alvarlegt samgönguátvik ber að tilkynna það til rannsóknarnefndarinnar án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið. Samkvæmt 40. gr. frumvarpsins sætir brot á þessari skyldu sektum. Í 2. mgr. eru tilteknir þeir aðilar helstir sem sérstaka skyldu hafa í þessum efnun.

Um 14. gr.

Í ljósi útbreiddar eignar ökutækja í umferðinni og fjölda óhappa er kveðið á um sérstaka boðun vegna umferðarslysa. Hafa ber í huga afmarkað hlutverk nefndarinnar hvað varðar umferðarslys, sbr. 4. gr. Í ljósi þess er talin þörf á að rannsóknarstjóri tilkynni vaktstöð eða lögreglu fyrir hönd nefndarinnar svo fljótt sem kostur er hvort nefndin hyggist koma á vettvang slyssins. Samsvarandi ákvæði er í 7. gr. núgildandi laga um rannsókn umferðarslysa.

Um 15. gr.

Í 15. gr. frumvarpsins er að finna nýmæli um gerð handbókar um rannsóknir nefndarinnar. Handbókin inniheldur lýsingu á starfsemi nefndarinnar og verklagi í samræmi við bestu venjur á hverju sviði auk áætlunar um þjálfun og endurmenntun starfsmanna nefndarinnar.

Um 16. gr.

Í viðauka 13 við Chicago-samninginn og alþjóðlegum kóða um rannsóknir sjóslysa og alvarlegra sjóslysa eru ákvæði er lúta að tilkynningu rannsóknarnefndar til erlendra aðila og alþjóðlegra stofnana um slys og atvik.

Sérstök skylda er fyrir hendi um tilkynningu um rannsókn í 3. mgr. þegar nefndin hefur ákveðið að taka til rannsóknar flugslys eða alvarlegt flugatvik sem varðar loftfar hér á landi.

Í 4. mgr. er kveðið á um þær aðstæður þegar nefndinni berast tilkynningar erlendra rannsóknarnefnda um að slys eða atvik sem varðar íslenskt skráð loftfar eða skip sé tekið til rannsóknar. Með viðeigandi upplýsingum er átt við almennar upplýsingar er varðar skráningu, eignarhald, umráðarétt, notkun, lofthæfni, haffærni o. fl. er varðar loftfarið eða skipið, eftir atvikum, sem kann að skipta máli við rannsókn máls.

Um 17. gr.

Ákvæði 17. gr. frumvarpsins er efnislega samsvarandi ákvæðum gildandi laga um rannsóknarnefndirnar, með fáeinum orðalagsbreytingum. Leitast er við að skerpa á meginreglunni um að ekki beri að hreyfa eða flytja á brott loftfar og skip, hluta þess né innihald eða hrófla við ummerkjum slyssins uns vettvangsrannsókn er lokið nema með heimild rannsóknarnefndar. Þó er heimilt án leyfis rannsóknarnefndar að hreyfa eða flytja á brott loftfar og skip að svo miklu leyti sem slíkt er nauðsynlegt til björgunar manna og verðmæta og til að afstýra hverskonar spjöllum og háska.

Sérstakar aðstæður geta skapast við sjóslys og er í 3. mgr. tekið upp að mestu orðalag 7. gr. núgildandi laga nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa með nokkurri einföldun þó.

4. mgr. ákvæðisins er efnislega sambærilegt 1. mgr. 9. gr. núgildandi laga um rannsókn umferðarslysa.

Um 18. gr.

Í 18. gr. er fjallað um framkvæmd vettvangsrannsókna. Yfirstjórn vettvangsrannsókna er í höndum rannsóknarstjóra í samráði við rannsóknarnefnd skv. 1. mgr. Ákvæðið kveður á um viðtækar heimildir rannsóknarnefndar og starfsmanna nefndarinnar til aðgangs að vettvangi slyss, gagnasöfnunar, skýrslutöku af hugsanlegum vitnum og aðilum rannsóknar og rétt nefndarinnar til að leita sér aðstoðar. Ákvæðið á sér samsvörun í 12. gr. núgildandi laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa, 10. gr. laga nr. 24/2005 um rannsókn umferðarslysa og 8. gr. laga nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa.

Í 6. mgr. greinarinnar er áréttað að við samhliða rannsókn t.a.m. lögreglu á vettvangi skal þess gætt að rannsóknargögn séu aðgengileg báðum rannsóknaraðilum.

Um 19. gr.

Í greininni er fjallað um ákvæði um vörslutöku muna er varða alla flokka rannsóknna er lögin ná til. Efnislega samsvarandi ákvæði er að finna í lögum um rannsóknarnefndirnar, sbr. 13. gr. laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa, 7. gr. laga um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000 og 2. mgr. 9. gr. laga nr. 24/2005 um rannsókn umferðarslysa.

Um 20. gr.

Aðstæður á vettvangi samgönguslysa og samgönguátvika eru mjög mismunandi. Leitast skal við að vernda sönnunargögn eins og mögulegt er með tilliti til aðstæðna hverju sinni, sbr. 17. gr. frumvarpsins. Sérstök skylda er lögð á nefndina að ljósmynda eða varðveita með öðrum hætti þau sönnunargögn sem kunna að eyðast, verða fjarlægð, týnast eða eyðileggjast. Þá er brýnt að þau gögn sem tekin eru í vörslu nefndarinnar séu varðveitt tryggilega svo þau spillist ekki eða skemmist og hindra aðgang óviðkomandi að þeim og vernda gegn þjófnaði. Telja má fulla þörf fyrir að nefndinni sé tryggt húsnæði meðan á rannsókn stendur til varðveislu þeirra hluta, búnaðar og tækja sem nefndin tekur til frekari rannsókna. Þá þarf að tryggja nægjanlega að nefndin sé búin tækjum og búnaði til að tryggja varðveislu sönnunargagna.

Um 21. gr.

Í 1. mgr. 21. gr. er kveðið á um almenna heimild nefndarinnar til að kalla til aðila máls, fyrirvarsmenn og aðra þá sem nefndin telur nauðsynlegt til skýrslutöku.

Leitast hefur verið við að samræma og sameina efnislega sambærileg ákvæði er lúta að skýrslutöku í 2. mgr. 21. gr. úr nógildandi lögum um rannsóknanefndirnar.

Í 3. mgr. er almenn heimild nefndarinnar til að leita sér aðstoðar við rannsókn máls.

Um 22. gr.

Ákvæði 22. gr. frumvarpsins tiltekur heimildir nefndarinnar til upplýsingaöflunar í þágu rannsóknar máls. Heimildir rannsóknanefndanna samkvæmt nógildandi lögum eru misvíðtækar. Er hér lagt til að heimildirnar verði samhljóða fyrir allar rannsóknir á sviði samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika.

Í 1. mgr. 22. gr. er almenn heimild til framlagningar gagna og upplýsinga. Tilteknir eru þeir aðilar helstir sem nefndin getur leitað til með slíka öflun upplýsinga. Þó er ekki um tæmandi upptalningu að ræða þar sem ekki verður séð fyrir öllum þeim aðstæðum sem komið geta upp í einstakri rannsókn.

Í 2. mgr. er fjallað um heimild rannsóknanefndar til þess að taka í sína vörslu ferðrita loftfars og skips og ökurita ökutækis í samráði við lögreglu. Mikilvægt er að þeir aðilar sem sinna lögbundnu starfi við rannsóknir deili þeim rannsóknargögnum sem um er að tefla hverju sinni og komi ekki í veg fyrir eða hindri rannsókn máls.

Í 3. mgr. er nefndinni heimilað að fara fram á læknisrannsókn áhafnar, farþega og annarra sem tengst geta samgönguslysi eða alvarlegu samgönguátviki. Þá er einnig heimilað að nefndin geti krafist lífsýna, s.s. blóð og þvagsýna. Mikilvægt er að nefndin hafi sjálfstæðan rétt til þessarar gagnaöflunar, enda ekki ætíð sem lögregla eða aðrir aðilar fari fram á slíkt við rannsókn máls. Þá er læknum og öðru heilbrigðisstarfsfólki gert skylt að verða við slíkum beiðnum. Synji aðili eða veiti ekki liðsinni sitt við töku sýna er nefndinni heimilt að krefjast aðstoð lögreglu til framkvæmdar sýnatöku.

Sérstök heimild er í 3. mgr. þar sem nefndin getur krafist réttarlæknisfræðilegrar líkskoðunar eða réttarkrufningar. Synji nánasti venslamaður um slíka skoðun eða krufningu skal nefndin fara fram á dómsúrskurð. Samkvæmt lögum um dánarvottorð, krufningu o. fl. nr. 61/1998 með síðari breytingum skal réttarlæknisfræðileg líkskoðun skoðun fara fram nema lögregla ákveði annað, sbr. 4. gr. laganna. Réttarkrufning skal gerð í þeim tilvikum þegar dauðsfall verður rakið til refsiverðrar háttsemi eða ef ekki reynist unnt að útiloka slíkt með fullnægjandi hætti, eða þegar slík krufning er talin nauðsynleg til að koma í veg fyrir að síðar vakni grunsemdir um að dauðsfallið megi rekja til refsiverðs verknaðar eða þegar dánarorsök verður ekki með viðunandi hætti ákvörðuð með réttarlæknisfræðilegri líkskoðun. Í öðrum tilvikum tekur lögregla ákvörðun um nauðsyn réttarkrufningar.

Í 4. mgr. er lögð áhersla á þann trúnað sem varðveita þarf um þau gögn sem nefndinni er veittur aðgangur að með vísan til 1. og 2. mgr.

Í 5. mgr. ákvæðisins er áréttað um heimild samkvæmt 1.–3. mgr. taki til persónugreinanlegra upplýsinga, þ.m.t. viðkvæmra persónulegra upplýsinga.

Um 23. gr.

Vegna eðli þeirra gagna og viðkvæmra persónulegra upplýsinga sem nefndinni er veittur aðgangur að skv. 22. gr. er mikilvægt að aðgangur að gögnum sé eins takmarkaður og frekast er unnt. Fyrirmynd 1. - 4. mgr. 23. gr. frumvarpsins er að mestu nógildandi ákvæði 19. gr. laga um rannsókn flugslysa nr. 35/2004. Sú breyting er þó gerð að d-liður 19. gr. laga um rannsókn flugslysa er í frumvarpinu d- og e-liður 1. mgr. 22. gr.

5. mgr. ákvæðisins er nýmæli og útvíkkar takmarkanir á aðgengi upplýsinga einnig til upplýsinga og gagna sem nefndin fær afhent frá yfirvöldum erlendra ríkja sem annast rannsókn máls. Er horft til þess að nefndin kann að vera veitt réttur til þátttöku í rannsókn erlendra yfirvalda á rannsókn samgönguslyss, nefndin kann að hafa framselt hluta rannsóknar til erlends ríkis eða veittur réttur til umsagnar um niðurstöður rannsóknar. Eðlilegt er að nefndin varðveiti þann trúnað sem henni kann að vera sýndur með sama hætti og hún krefst trúnaðar um þau gögn sem hún veitir erlendum yfirvald aðgang að. Í síðasta málslið 5. mgr. er áréttað að nefndinni er heimilt að veita yfirvöldum erlendra ríkja aðgang að gögnum og upplýsingum samkvæmt greininni, enda sé slík upplýsingagjöf liður í rannsókn viðkomandi yfirvalds.

Um 24. gr.

Nú leitar aðili eftir aðgengi að upplýsingum eða gögnum sem háð eru takmörkuðum aðgangi skv. 23. gr. og getur hann þá að fengnum dómsúrskurði fengið aðgang að gögnum samkvæmt b-f lið 1. mgr. 23. gr. eða upplýsingar um slík gögn ef þeirra verður ekki aflað með öðrum hætti, sérstaklega ríkir hagsmunir krefjast þess og ætla má að úrslit máls velti á þeim. Ákvæðið er að mestu samhljóða ákvæði 21. gr. laga um rannsókn flugslysa nr. 35/2004.

Greinargerð með frumvarpi til laga um rannsókn flugslysa sem lagt var fram á 130. löggjafafarangi 2003-2004 er svo hljóðandi:

„Í greininni er mælt fyrir um undantekningu frá því meginsjónarmiði að gögn sem rannsóknarnefnd flugslysa aflar í tengslum við rannsókn flugslyss og vísað er til í 1. mgr. 19. gr. skuli ekki aðgengileg öðrum en þeim sem annast rannsókn flugslysa. Samkvæmt alþjóðaflugmálasáttmálanum [Chicago-samningnum], viðauka 13, gr. 5.12, er heimilt að veita aðgang að slíkum gögnum, ef dómstólar telja að afhending eða birting þeirra sé mikilvægari en þau neikvæðu áhrif sem slík birting eða afhending kunnir að hafa á rannsókn þess flugslyss eða flugslysa í framtíðinni. Orðrétt hljóðar þetta svo: „The State conducting the investigation of an accident or incident shall not make following records available for purposes other than accident or incident investigation, unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations [a–e-liðir]².“ Er hér miðað við að gögn skv. 1. mgr. 19. gr. séu ekki afhent nema mælt sé fyrir um slíkt í dómsúrskurði, enda séu eftirfarandi skilyrði uppfyllt, þ.e. að gagnanna verði ekki aflað með öðrum hætti, sérstaklega ríkir hagsmunir krefjast þess og ætla megi að úrslit máls velti á gögnunum.

Ljóst er að orðalag 21. gr. er ekki orðað með sama hætti og ákvæði 5.12 í viðauka 13. Telja verður þó að við túlkun dómara á skilyrði 21. gr. beri að hafa í huga þá sérstöku hagsmuni sem tengjast rannsókn flugslysa, bæði varðandi rannsókn þess slyss sem um ræðir og þeirra framtíðarhagsmuna sem tengjast upplýsingaöflun á vegum rannsóknarnefndar flugslysa. Undanþáguákvæðið bærir því að túlka mjög þröngt.

Í ákvæðinu er tekið mið af tillögum sem gerðar hafa verið varðandi breytingu á nefndum viðauka 13, en þær tillögur miða að því að tryggja eins og frekast er unnt trúnað vegna upplýsinga sem fram koma við rannsókn flugslysa.

Samkvæmt ákvæðinu er gert ráð fyrir að í undantekningartilvikum geti dómari kveðið á um skyldu rannsóknarnefndar flugslysa til að veita aðgang að gögnum skv. 1. mgr. 19. gr., en þó með eftirfarandi takmörkunum: Rannsóknarnefnd flugslysa verður ekki gert að leggja fram gögn sem geyma framburð aðila og vitna fyrir nefndinni, sbr. a-lið 1. mgr. 19. gr. Að þessu leyti er litið svo á að skýrslur sem rannsóknarnefnd flugslysa tekur af aðilum

² Hér a-f liðir 22. gr. frumvarpsins.

og vitnum þjóni þeim tilgangi einum að vera til upplýsingar varðandi rannsókn flugslyss á vegum nefndarinnar. Telja verður það grundvallaratriði varðandi markmið slíkra rannsókna að slíkar skýrslur verði ekki undir neinum kringumstæðum hagnýttar í öðrum tilgangi. Er þá jafnframt höfð í huga meginregla íslensks réttarfars um milliliðalaus málsmæðferð fyrir dómi. Þá er kveðið á um það í ákvæðinu að í þeim undantekningartilvikum þar sem dómsúrskurður hefur mælt fyrir um skyldu rannsóknarnefndar flugslysa til að veita aðgang að gögnum skv. d-lið 1. mgr. 19. gr. sé slíkur aðgangur takmarkaður við endurrit af upptökum en nái ekki til sjálfra upptakanna. Um fyrirkomulag á endurritun upptaka vísast til 16. gr. frumvarpsins og umfjöllunar um hana.”

Um 25. gr.

Nýmæli er í 25. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um rétt erlendra ríkja til þátttöku í rannsókn máls. Í 5. kafla í viðauka 13 við Chicago-samninginn er mælt fyrir um rétt stjórnvalda erlendra ríkja til þátttöku í rannsókn máls. Í 10. kafla Alþjóðlegs kóða um rannsóknir sjóslysa og alvarlegra sjóslysa er mælt fyrir um að þau ríki er hafa verulegra hagsmuna að gæta skulu vera í samvinnu við það ríki sem fer með rannsókn slyss. Margvísleg sjónarmið geta mælt með þátttöku fulltrúa erlendra ríkja í rannsókn máls, s.s. út frá sérfræðipækkingu og upplýsingagjöf, tengingu loftfars við ríki eða skip þar sem það er skráð, ríkisfang þolenda um borð o.s.frv.

Um 26. gr.

Í 26. gr. frumvarpsins er sú skylda lögð á rannsóknarstjóra að tilkynna viðeigandi yfirvöldum eins fljótt og verða má ef í ljós kemur við rannsókn eða ef grunur vaknar um að beitt hafi verið ólögumætum aðgerðum gegn flugsamgöngum, siglingum eða umferð, s.s. hryðjuverki, skemmdaverki eða athöfn sem jafna má til slíks. Ákvæðið er nýmæli. Orðin „ólögumætum aðgerðum“ eiga sér beina vísun til ensku orðanna “*illegal interference*” sem þekkt er úr því regluverki sem innleitt hefur verið íslenskan rétt og varðar siglingavernd og flugvernd. M.ö.o. er ákvæðið miðað við meint brot þar sem vopnum, sprengiefnum eða öðrum hættulegum hlutum sé beitt til ólögmetra aðgerða gegn öryggi samgangna.

Um 27. gr.

Ákvæðið er nýmæli og á rót sína að rekja til viðauka 13 við Chicago-samninginn um rannsókn flugslysa. Hér er mælt fyrir rétti nefndarinnar til að aðstoða erlenda rannsóknarnefnd við öflun ferðrita loftfars vegna flugslyss eða flugatviks sem fellur utan lögsögu nefndarinnar.

Um 28. gr.

Áfangaskýrsla, sbr. orðskýringu í 3. gr., er skýrsla sem gefin er út áður en rannsókn máls er lokið, til þess að koma upplýsingum á framfæri við yfirvöld og málsaðila. Í viðamiklum rannsóknum getur verið ástæða til að koma sérstaklega á framfæri þeim upplýsingum og niðurstöðum sem liggja fyrir í formi áfangaskýrslu, áður en rannsókn máls lýkur formlega.

Um 29. gr.

Lagt er til að gefin verði út ein lokaskýrsla um niðurstöður rannsókna allra flokka slysa og alvarlegra samgönguátvika. Ákvæði þessarar greinar eru efnislega samhljóða ákvæðum í gildandi lögum um rannsóknarnefndirnar, sbr. 17. gr. laga um rannsókn flugslysa nr.

35/2005, 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000 og 12. gr. laga nr. 24/2005 um rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Um 30. gr.

Þessi grein fjallar um að þeir aðilar sem að mati rannsóknarnefndar hafa ríkra hagsmuna að gæta, skulu eiga kost á að tjá sig um drög að lokaskýrslu hennar innan tilskilins frests, enda liggi ekki fyrir í gögnum málsins afstaða þeirra og rök fyrir henni eða slíkt sé augljóslega talið óþarft.

Nefndin getur kveðið svo á um að umsagnaraðili skuli bundinn trúnaði um það sem fram kemur í drögum að lokaskýrslunni.

Um 31. gr.

Greinin er efnislega sambærileg 1. mgr. 18. gr. laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa um þá skyldu rannsóknarnefndar, ef tilefni er til, að vekja athygli viðkomandi aðila á atriðum sem fram hafa komið við rannsókn og mikilvægt er talið að komið sé á framfæri án tafar til að tryggja öryggi.

Um 32. gr.

Afurð rannsóknar er tilmæli rannsóknarnefndarinnar í öryggisátt, þ.e. hvaða ályktanir hún hefur dregið af rannsókn viðkomandi slyss og hvað nefndin telur mega fara betur í þágu aukins öryggis. Ákvæði þessarar greinar eru efnislega óbreytt frá gildandi lögum um rannsóknarnefndirnar með lítilsháttar orðalagsbreytingum. Mikilvægt er að þeir aðilar sem tilmælum um úrbætur er beint til, geri nefndinni grein fyrir hvernig brugðist hafi verið við tilmælunum innan þess tímafrests sem kveðið er á um í greininni.

Um 33. gr.

Efnislega er 1. mgr. 33. gr. frumvarpsins samhljóða ákvæðum í 3. og 4. mgr. 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000, með viðeigandi orðalagsbreytingum. Samskonar ákvæði voru einnig í lögum um rannsókn flugslysa og umferðarslysa.

2. mgr. greinarinnar er nýmæli. Kveðið er á um skyldu rannsóknarnefndarinnar til að taka saman yfirlit um það hvernig brugðist hafi verið við tillögum hennar í öryggisátt. Opinber birting er talin stuðla að frekari eftirfylgni við tillögur nefndarinnar.

Um 34. gr.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir heimild til endurupptöku máls sem verið hefur til rannsóknar hjá Rannsóknarnefnd samgönguslysa þótt rannsókn þess sé lokið. Ákvæðið er efnislega samhljóða 23. gr. gildandi laga um rannsókn flugslysa, nr. 35/2004; 15. gr. gildandi laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 15. gr. gildandi laga um rannsókn umferðarslysa nr. 24/2005. Rannsóknarnefndin metur það sjálfstætt hvort og hvenær ástæða sé til að taka upp rannsókn máls sem lokið er með skýrslu sbr. 29. gr. frumvarpsins.

Heimildin til endurupptöku er tvíþætt. Annars vegar getur nefndin sjálf haft frumkvæði að endurupptöku máls. Hins vegar er mögulegt að nefndin taki upp mál samkvæmt beiðni þar um, t.d. frá aðila máls eða einhverjum sem býr yfir vitneskju um málið sem ekki hefur komið fram áður. Áskilið er að ný og mikilvæg gögn eða upplýsingar sem gefa ástæðu til endurupptöku komi fram til að unnt sé að endurupptaka mál. Nefndin metur sjálf hvað séu ný og mikilvæg gögn eða upplýsingar sem gefa ástæðu til endurupptöku.

Gert er ráð fyrir því að mat nefndarinnar um það hvort mál sé tækt til endurupptöku eða ekki sé endanlegt og verður þeirri ákvörðun því ekki skotið til æðra stjórnvalds, enda er um sjálfstæða og óháða nefnd að ræða.

Um 35. gr.

Í 35. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir heimild Rannsóknarnefndar samgönguslysa til að rannsaka atriði sem varða almennt öryggi í samgöngum án þess að þau tengist tilgreindu slysi. Sambærilega heimild er að finna í 5. mgr. 8. gr. gildandi laga um rannsókn flugslysa, nr. 35/2004. Hvorki er slíka heimild að finna í gildandi lögum um rannsókn sjóslysa né umferðarslysa.

Mikilvægt getur verið að sjálfstæð og óháð nefnd láti í ljós álit og komi eftir atvikum með tilmæli í öryggisátt, þó svo að ekki sé um samgönguslys eða samgönguávik að ræða. Slíkt getur stuðlað að auknu öryggi í samgöngum.

Um 36. gr.

Í 36. gr. frumvarpsins er að finna nýmæli um skráningu slysa í samgöngum þar sem ráðherra er heimilt að fela Rannsóknarnefnd samgönguslysa að annast skráningu og greiningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika. Fyrirmynd að ákvæðinu er að hluta til að finna í 3. mgr. 5. gr. gildandi laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 þar sem kveðið er á um að setja skuli sérstakar reglur um skráningu sjóslysa sem verða um borð í íslenskum skipum af hvaða stærð sem er, svo og skráningu slysa og atvika sem verða á erlendum skipum sem nefndin tekur til skoðunar. Samkvæmt 10. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001 er Rannsóknarnefnd sjóslysa falið að annast skráningu allra sjóslysa. Gert er ráð fyrir að skráning slysa í samgöngum samkvæmt frumvarpinu verði með sambærilegum hætti og gilt hefur um skráningu sjóslysa. Mælt er til þess að nefndinni verði í reglugerð heimilað að leita samráðs og samvinnu við Slysaskrá Íslands um skráningu samgönguslysa. Skráning samgönguslysa skal fara fram í samræmi við lög um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga.

Talið er eðlilegt að kveða á um skyldu til birtingar niðurstöðu slysaskráninga í ársskýrslu samkvæmt þessari grein, í þeim tilvikum þegar ráðherra hefur falið nefndinni að annast skráningu og greiningu samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika.

Rétt þykir að taka fram að skv. 2. tölul. 6. gr. tilskipunar nr. 94/56/EC má fjölga þeim verkefnum sem rannsóknarnefnd samgönguslysa eru falin þannig að til þeirra teljist t.d. söfnun og greining gagna er varða flugöryggi, einkum í fyrirbyggjandi tilgangi, svo framarlega sem slíkt dregur ekki úr sjálfstæði nefndarinnar eða felur í sér ábyrgð á stjórnýslu. Gert er ráð fyrir að unnt verði að fela nefndinni slíkt hlutverk með reglugerð og sambærilegt hlutverk hvað varðar t.d. söfnun og greiningu gagna er varða öryggi á sjó og umferðaröryggi.

Um VI. kafla.

Um er að ræða nýmæli sem kveður á um sérstaka áætlun um aðstoð í kjölfar samgönguslyss til handa þolendum og nánum aðstandendum þeirra. Tildrög þessa eru leiðbeiningar³ og tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til aðildarríkja að hafa til reiðu áætlun sem tilgreinir viðbrögð og aðstoð sem veita ber í kjölfar flugslyss. Horft er hér til aðstæðna sem kunna að koma upp í kjölfar þess að búið er að ræsa viðbúnaðaráætlun almannavarna, björgun hefur átt sér stað, eignartjóni forðað og búið er að koma þeim sem látist hafa og eða slasast undir læknishendur. Margvíslegar spurningar og álitamál kunna að koma upp sem ekki verður svarað án undirbúnings. Hver svarar fjölmiðlum um það hverjir fórust eða slösuðust? Hvert snúa aðstandendur sér sem heimsækja vilja slysstað? Hver aðstoðar við að koma líkamsleifum til heimalands hins látna? Hver veitir áfallahjálp? Þetta eru aðeins fáein álitamál sem upp kunna að koma.

³ *Guidance to Assistance to Aviation Accident Victims and Their Families*, ICAO Circular 285-AN/166.

Sú staða getur komið upp án fyrirvara að samgönguslys verði af þeirri stærðargráðu sem að mestu er óþekkt hér á landi. Sorgleg dæmi er því miður of víða að finna.

Horft hefur verið til fyrirmynda í bandarískri löggjöf við samningu ákvæðanna, en þó er hér gengið mun skemur varðandi afmörkun aðstoðar og þær skyldur sem tilgreindar eru á hendur þeim sem þjónustu veita t.a.m. á sviði flugrekstrar.

Um 37. gr.

Kveðið er á um gerð áætlunar um aðstoð til þolenda og nánna aðstandenda í kjölfar samgönguslyss. Lagt er til í ákvæðinu að rannsóknarnefnd samgönguslysa verði falið að annast gerð slíkrar áætlunar í samstarfi við viðeigandi opinberar stofnanir og hagsmunaaðila á hverju sviði. Er hér horft til náins samstarf t.d. með lögreglu, almannavarnardeild Ríkislögreglustjóraembættisins, nefndar sem ber kennsl á látna menn sem vistuð er hjá Ríkislögreglustjóra, eftirlitsstofnana á sviði samgangna, hjálparsamtaka, útgerðarmanna, flugrekanda og rekstraraðila hópferðabifreiða svo fáeinir aðilar séu nefndir.

Tilgangur ákvæðisins er ekki sá að leggja ábyrgð á framkvæmd slíkrar áætlunar á Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Ábyrgðina á framkvæmd verða aðrir aðilar samkvæmt áætluninni að axla í samræmi við skilgreint hlutverk sitt. Ábyrgð nefndarinnar felst í því að hlutast til um gerð áætlunarinnar og hafi frumkvæði að uppfærslu hennar.

Um 38. gr.

Í 38. gr. er fjallað um efnisinntak áætlunar samkvæmt 37. gr. Ekki er um tæmandi talningu atriða sem slík áætlun gæti tekið til. Leitast er við að tilgreina almenn grunnatriði í greininni sem ætla má að geti átt við flest, ef ekki öll hópslys, eða stærri samgönguslys.

Um 39. gr.

Hér er lagt til að ráðherra samgöngumála verði heimilt að setja nánari fyrirmæli varðandi framkvæmd laganna með reglugerð. Til að mynda er ráðherra falið að setja ákvæði í reglugerð til nánari útfærslu á ýmsum skilgreiningum; kveða á um fyrirkomulag vegna framsals rannsókna til annars ríkis; setja ákvæði um tilkynningu um slys til erlendra aðila; setja reglur um móttöku og meðferð samsvarandi tilkynninga frá erlendum aðilum til íslenskra yfirvalda; setja nánari reglur um aðgengi að rannsóknargögnum, rannsókn máls, þar á meðal um samráð við erlenda rannsóknaraðila við gerð bráðabirgðaskýrslu og lokaskýrslu. Jafnframt er ráðherra falið að setja ákvæði um nánari framkvæmd við rannsókn á vettvangi samgönguslyss skv. 17. og 18. gr.

Vakin skal athygli á því að upptalning hér að framan er einungis í dæmaskyni þannig að ljóst þykir að ráðherra er veitt nokkuð rúm heimild til setningar ákvæða varðandi rannsóknir samgönguslysa enda talið rétt að unnt verði að bregðast við með nokkuð skjótum hætti til aðlögunar ákvæða reynist tilefni til. Rétt er að áréttu að slíkri heimild skal þó beitt af mikilli varfærni enda skal það undirstrikað að nefndinni er ætlað að starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum við rannsóknir sínar.

Um 40. gr.

Gengið er út frá því markmiði í frumvarpinu að rannsóknir skuli miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og alvarlegra samgönguátvika, m.a. með það að augnamiði að stuðla að auknu öryggi í samgöngum, sbr. 2. gr. frumvarpsins. Með hliðsjón af mikilvægi þess að rannsóknarnefndin fái tafarlaust tilkynningu um slys er lagt til að brot á tilkynningarskyldu geti varðað sektum. Ákvæðið á sér fyrirmynd í 17. gr. gildandi laga um rannsókn sjóslýsa, nr. 68/2000, með síðari breytingum.

Um 41. gr.

Lagt er til að verði frumvarpið að lögum að ný lög um rannsókn samgönguslysa taki gildi frá og með 1. janúar 2010. Frá og með sama tímamarki falli brott eldri lög um rannsókn sjóslysa, flugslysa og umferðarslysa.

Með frumvarpinu eru innleidd ákvæði tilskipunar (EB) nr. 94/56 frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/95. Markmið tilskipunarinnar er að auka flugöryggi með því að stuðla að skjótri framkvæmd rannsókna sem gerð er eingöngu með því augnamiði að koma í veg fyrir slys og óhöpp í framtíðinni. Fjallað er um stöðu rannsókna og rannsóknaraðilana í tilskipuninni, skýrslugerð hvað varðar slys og óhöpp auk tilmæla í öryggisátt. Aðildarríkjum er gert skylt að tryggja að framangreindum tilmælum sé fylgt og brugðist sé við þeim á viðeigandi hátt.

Ákvæði til bráðabirgða

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

DRÖG