



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION *Alþingi*

TELEFAX

Erindi nr. Þ
komudagur

125/1944
2.5.2000

Fjöldi síðna/Number of pages: 1+4

Reykjavík, 30. apríl 2000

Alþingi
Samgöngunefnd Alþingis

563 0610

VARÐANDI: FRUMVARP TIL LAGA UM RANNSÓKN SJÓSLYSA OG
FRUMVARP TIL LAGA UM BREYTINGAR Á SIGLINGALÖGUM, *567.mál*

Samband íslenskra kaupskipaútgerða vísar til bréfs yðar og sendir hjálagt umsagnir um ofangreind frumvörp.

Virðingarfyllt

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Ólafur J. Briem

Ólafur J. Briem



FRUMVARP TIL LAGA UM RANNSÓKN SJÓSLYSA.

125 löggjafarþing , mál 567.

ATHUGASEMDIR SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

1. Almennar athugasemdir.

Frumvarp þetta hefur tekið mjög jákvæðum breytingum frá því er frumvarp sama efnis var lagt fyrir síðasta löggjafarþing. Verstu annmarkar verið sniðnir af frumvarpinu sem þýðir að ákvæði frumvarpsins eru nú heildstæðari og raunhæfari en áður. Frumvarp þetta er mjög seint fram komið. Er því hætta á að það nái ekki fram á yfirstandandi þingi. SÍK lýsir stuðningi sínum við megin inntak frumvarpsins og markmið þess, en telur þó tilefni til að koma á framfæri ýmsum ábendingum og athugasemdum um atriði sem ástæða er talin til að gefa nánari gaum.

- Í fjölmörgun greinum frumvarpsins er vísað til nánari ákvæða í reglugerð. Ljóst er að þessi lög geta vart tekið formlega gildi fyrr en viðkomandi reglugerðir hafa verið settar.

SÍK hefði kosið að viðkomandi reglugerðir hefðu litið dagsins ljós samtímis því sem Alþingi fjallar um frumvarpið. Með því móti hefði fengist heildstæð mynd af þeim ákvæðum sem gilda eiga um rannsókn sjóslysa og sem Rannsóknarnefnd sjóslysa væri ætlað að fara eftir í störfum sínum.

- Í 2 gr frumvarpsins er eftirfarandi skilgreining á hugtakinu “sjóslys”.
“Í lögum þessum merkir sjóslys þann atburð sem leiðir til skaða á mönnum og tjóns á skipi og verðmætum í sambandi við rekstur skips.”

Þessi skilgreining er mjög víðtæk. Ekki er í lagafrumvarpinu að finna nánari skilgreiningu á hvað teljist vera skaði á mönnum og hvað teljist tjón á skipi. Í 6. gr er fjallað um tilkynningarskyldu sjóslysa. Þar eru lagðar skyldur á herðar skipstjóra, útgerðar og fleiri aðila, bæði einkaaðila og opinberra aðila, að tilkynna um sjóslys. Það getur vart verið ætlun löggjafans að skylda þessa aðila til að tilkynna um hvers kyns skaða á mönnum eða tjón á skipi hversu lítilfjörleg sem áverkar eða afleiðingar kunna að vera. SÍK telur því nauðsynlegt að í lögum þessum verði nánar skilgreint hvað teljist vera tilkynningarskyld sjóslys. Eins og fram kemur í greinargerð með frumvarpinu er slíka skilgreiningu að finna í þeirri ályktun IMO, sem vísað er til í greinargerð með frumvarpinu. Sé talið óhagræði af því að hafa slíka skilgreiningu í lögum og heppilegra að skilgreina hugtakið nánar í reglugerð, er gerð sú krafa að sú skilgreining á hugtakinu “ tilkynningarskyld sjóslys” komi fram í greinargerð með frumvarpinu.

Þá er vakin athygli á ákvæði 5. greinar varðandi rannsóknarskyldu nefndarinnar. Rannsóknarskyldan er hér skilgreind út frá landfærðilegum forsendum en ekki út frá eðli atviks eða því hvort atvikið teljist áhugavert rannsóknarefni. SÍK telur rannsóknarskylduna samkvæmt ákvæðum frumvarpsins of víðtæka og því tilefni til þess að skilgreina hana nánar í reglugerð, t.d. með því að í niðurlagi 2. mgr 5. gr komi “Nánar skal kveðið á um rannsóknarskyldu nefndarinnar í reglugerð”.



2. Athugasemdir við einstakar greinar.

3. gr. 4 gr. frumvarpsins kveða á um heimild Rannsóknarnefndar sjóslysa til að ákveða sjálf hvernær efni er til rannsóknar. Í 5. gr er hins vegar að finna ákvæði um lögsögu nefndarinnar. Sú spurning vaknar hvaða tilgangi það þjónar að skilgreina lögsögu nefndarinnar í lögum þegar heimildir nefndarinnar í öðrum lagaákvæðum eru mjög víðtækar.

5. grein kveður jafnframt á um hvenær rannsóknarnefnd sjóslysa sé skylt að rannsaka sjóslys eða atvik, sem berst til vitundar rannsóknarnefndarinnar.

Verði nefndinni gert skylt að annast rannsókn allra sjóslysa samkvæmt þeirri upptalningu sem fram kemur í greininni, þarf nefndin að mati SÍK á verulega auknu rekstrafé. Skyldur nefndarinnar til rannsóknar samkvæmt frumvarpinu eru of víðtækar. **Með vísan til almennra athugasemda hér að ofan þykir rétt að nánar sé kveðið á um rannsóknarskyldu nefndarinnar í reglugerð.**

Bæta þarf í niðurlag þessarar greinar ákvæði um að við rannsókn á sjóslysum þar sem hluta að máli eiga skip undir erlendum fána, skuli hafa samráð við siglingaryfirvöld fánarikis til samræmis við ályktanir IMO þar að lútandi.

Þá er athugasemd gerð við hugtakið “hentifáni” eins og það er notað í athugasemdum við 5. gr. frumvarpsins. SÍK telur mjög óviðeigandi að nota hugtakið “hentifáni” þegar gera verður ráð fyrir að átt sé að við skip sem sigla undir erlendum fána. Það eru mikil og alvarlega mistök að leggja þessi hugtök að jöfnu.

Vísað er til 8. greinar um skyldu opinberra aðila til að veita nefndinni aðstoð og upplýsingar. Sú spurning vaknar hvort með þessu ákvæði sé gert ráð fyrir að umbeðin aðstoð sé veitt Rannsóknarnefnd sjóslysa að kostnaðarlausu. Þá vaknar sú spurning hve langt Rannsóknarnefndin megi ganga í þeim efnum að krefjast þátttöku opinberra aðila við rannsókn atviks svo sem við leit að skipsflaki og aðgerðum til þess að slæða það upp. Svipuð sjónarmið eiga við um ákvæði 9. greinar.

SÍK telur eðlilegt að Rannsóknarnefnd sjóslysa geti krafist þess að skip sé kyrrsett. Það er hins vegar óeðlilegt að rannsóknarnefndin hafi sjálf heimild til kyrrsetningar, þ.e. að nefndin hafi lögregluvald. Heppilegra þykir að nefndin leggi fyrir dómara rökstudda beiðni um kyrrsetningu þegar þess gerist þörf. Sé að athuguðu máli eigi að síður talið rétt að rannsóknarnefnd hafi lögbundinn rétt til kyrrsetningar, er þess krafist að í viðkomandi lagaákvæði sé að finna ákvæði þess efnis að slíkum úrskurði fylgi skriflegur rökstuðningur þannig að ávallt sé ljóst á hvaða forsendum kyrrsetning sé gerð. Slíkan úrskurð skal heimilt að kæra til dómstóla.

Í þessari grein er að finna ákvæði um að þeim sem rannsóknarnefndin boðar til skýrslugjafar sé skylt að mæta. Það er ekkert kveðið á um hvar skýrslugjöf skuli fara fram, hvort nefndinni sé heimilt að skylda aðila til að ferðast um langan veg til að mæta til skýrslugjafar og ef svo er, hver greiði ferðakostnað vegna þess. Ennfremur skortir heimildir í lögum til þess að nefndin geti boðað aðila að nýju til skýrslugjafar á síðara stigi rannsóknar.



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Gerð er tillaga um að bæta skipstjóra við upptalningu þeirra sem eiga rétt á að tjá sig um lokaskýrslu nefndarinnar samkvæmt ákvæðum 13. greinar.

Samkvæmt greinargerð með frumvarpinu felast í 14. gr nýmæli, þ.e. um skyldu nefndarinnar að gera tillögur um úrbætur auk þess sem nefndinni er gert að dreifa skýrslum nefndarinnar um einstök mál. Hér er um að ræða nýtt viðfangsefni nefndarinnar sem mun kalla á aukin mannafla og mun hafa í för með sér umtalsverðan kostnaðarauka.

Rétt þykir að gera alvarlega athugasemd við þá yfirlýsingu fjárlagaskrifstofu fjármálaráðuneytis að frumvarp þetta hafi ekki í för með sér áhrif á afkomu ríkissjóðs. Frumvarp þetta gerir kröfu um að sjóslys samkvæmt nánari skilgreiningu sæti rannsókn rannsóknarnefndar sjóslysa. Sé tekið tillit til fjölda skráðra slysa á mönnum ár hvert samkvæmt skráningu Tryggingastofnunar, til fjölda annarra slysa þar sem ekki verður manntjón, og sé jafnframt tekið tillit til þess að öll frumrannsókn sjóslysa verður með frumvarpi þessu færð úr höndun lögreglu í hendur Rannsóknarnefndar sjóslysa, má ljóst vera að þær breytingar sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir hefur í för með sér umtalsverðan kostnaðarauka fyrir ríkissjóð. Til þess að Rannsóknarnefndin geti annast rannsókn þeirra atvika sem henni er skylt að rannsaka með þeim hætti sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir, má gera ráð fyrir að fjölga þurfi starfsmönnum úr einum í fjóra.

Þá er vakin athygli á að í greinargerð með frumvarpinu, þ.e. í niðurlagi III kafla kemur fram að "starfsemi rannsóknarnefndar sjóslysa verður eflid og sjálfstæði hennar aukið". Sú efling starfseminnar sem hér er vikið að mun óhjákvæmilega leiða til hækkunar á útgjöldum nefndarinnar samanborið við aðstæður í dag.

Reykjavík, 27. apríl 2000.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Olafur J. Briem