

Allsherjarþing
20. fundur
11. dagskrárliður

Ályktun IMO A.849(20)

Kóði um rannsóknir á slysum og óhöppum á sjó

ÞINGIÐ,

MEÐ TILVÍSUN til gr. 15(j) í samþykkt um Alþjóðasiglingamálastofnunina, um hlutverk þingsins í tengslum við reglur og leiðbeiningar um öryggi á sjó og aðgerðir til að koma í veg fyrir sjávarmengun frá skipum,

MEÐ HLIÐSJÓN AF þeirri alvarlegu staðreynd að slys og óhöpp sem leiða til mannskaða, skipsskaða eða mengunar hafsins halda áfram að gerast, þrátt fyrir að stofnunin leggi sig alla fram,

EINNIG MEÐ HLIÐSJÓN AF því að öryggi sjómanna og farþega og vernd hafsins megi auka með tímanlegum og nákvæmum skýrslum þar sem tilgreindar eru aðstæður og ástæður slysa og óhappa á sjó,

ENN FREMUR MEÐ HLIÐSJÓN AF réttindum og skyldum strandríkja og fánaríkja samkvæmt 2. og 94. gr. hafréttarssamningi Sameinuðu þjóðanna,

AUK ÞESS MEÐ HLIÐSJÓN AF skyldu fánaríkja, samkvæmt ákvæðum alþjóðasamnings um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (reglu I/21), alþjóðasamnings um hleðslumerki skipa frá 1966 (23. gr.) og alþjóðasamnings um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 (12. gr), að sjá um rannsóknir á slysum og láta stofnuninni í té viðkomandi niðurstöður,

Í LJÓSI nauðsynjar þess að tryggja að fánaríkjum sé skylt, samkvæmt fyrrgreindum s, að rannsaka öll alvarleg og mjög alvarleg slys,

VIÐURKENNTR að rannsókn og viðeigandi greining á slysum og óhöppum á sjó getur aukið skilning á ástæðum slysa og leitt til úrbóta, meðal annars betri menntunar, í þeim tilgangi að auka öryggi sæfarenda og verndun hafsins,

GERIR SÉR GREIN FYRIR þörfinni á að staðla reglur um rannsóknir á slysum og óhöppum á sjó í þeim eina tilgangi að finna raunverulegar ástæður og orsakir slysa og óhappa, að því marki sem lög einstakra þjóðríkja leyfa,

GERIR SÉR EINNIG GREIN FYRIR að siglingar eru í eðli sínu alþjóðlegar og að þörf er á samvinnu ríkisstjórna sem eiga mikilla hagsmuna að gæta, hvað varðar slys og óhöpp á sjó, í þeim tilgangi að ákvarða aðstæður eða ástæður þeirra,

MEÐ TILLITI TIL tilmæla 68. fundar siglingaöryggisnefndar og 40. fundar umhverfisnefndar sjávar:

1. SAMÞYKKIR kóða um rannsókn slysa og óhappa á sjó, sem birtist í viðauka við þessa ályktun;
2. HVETUR allar viðkomandi ríkisstjórnir til þess að gera viðeigandi ráðstafanir til þess að kóðinn sem birtist í viðauka taki gildi svo fljótt sem auðið er;
3. MÆLIST TIL að fánaríkin rannsaki öll mjög alvarleg og alvarleg sjóslys og láti stofnuninni í té allar viðeigandi niðurstöður;
4. NEMUR ÚR GILDI ályktanir A. 173(ES.IV), A.440 (XI) og A.63/(I 6).

KÓÐI UM RANNSÓKNIR Á SLYSUM OG ÓHÖPPUM Á SJÓ

Inngangur

Í reglum þessum er tekið mið af því að samkvæmt samþykktum Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar (IMO) ber sérhverju fánaríki skylda til að láta rannsaka öll slys sem verða í tengslum við skip ef það álitur að slík rannsókn geti komið að gagni við að meta hvaða breytingar séu æskilegar á gildandi reglum eða ef viðkomandi slys hefur haft mjög skaðleg áhrif á umhverfið. Þessi kóði tekur einnig mið af því að samkvæmt ákvæðum 94. gr. hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna (UNCLOS) skal fánaríki sjá til þess að rannsókn á tilteknum slysum eða óhöppum við siglingar á úthöfunum sé gerð af til þess bærum manni eða mönnum eða undir eftirliti þeirra. Kóðinn tekur hins vegar einnig mið af því að verði slys innan landhelgi eða á skipgengum vatnaleiðum ríkis, hefur ríkið til þess rétt, samkvæmt 2. gr. hafréttarsamningsins, að rannsaka ástæður sérhvers slyss sem gæti stofnað lífi eða umhverfi hættu, sem leitar- og björgunaryfirvöld ríkisins hafa komið nálægt eða hafa á annan hátt áhrif á strandríkið.

1.1 Markmið þessa kóða er að stuðla að sameiginlegum aðferðum við öryggis-rannsóknir sjóslysa og óhappa, sem og að stuðla að samvinnu ríkja við að benda á þá þætti sem leitt geta til sjóslysa.

Sameiginlegar aðferðir og samvinna munu stuðla að endurbótum og bættu öryggi sjómanna og farþega, sem og verndun hafsins. Til að ná þessum markmiðum er í reglum þessum tekið tillit til þess að gagnkvæm virðing fyrir reglum og venjum einstakra þjóðríkja er nauðsynleg og lögð er sérstök áherslu á samvinnu.

1.2 Með því að koma á sameiginlegum aðferðum við rannsóknir á sjóslysum og um tilkynningar um slík slys, munu siglingaþjóðir heims verða betur upplýstar um þá þætti sem valda eða geta leitt til sjóslysa. Þetta má auðvelda með því að:

.1 Skilgreina nákvæmlega tilgang sjóslysarannsóknar og meginreglur við framkvæmd hennar.

.2 Setja ramma samráðs og samvinnu milli ríkja sem eiga mikilla hagsmuna að gæta.

.3 Gera sér grein fyrir að frjálst upplýsingaflæði verður auðveldara ef bjóða má einstaklingum, sem reyna að aðstoða við rannsóknina, nokkra friðhelgi, bæði frá því að vitna gegn sjálfum sér og frá hættunni á að missa starf sitt vegna þessa.

.4 Að koma á fót samhæfðri uppsetningu skýrslna til þess að auðvelda birtingu þeirra og afnot af þeim lærdómi sem draga má af rannsókninni.

1.4 Það er ekki tilgangur reglnanna að útiloka annars konar rannsóknir, hvort sem um þær fer að hætti einkamála eða opinberra mála, þær gerðar af stjórnvöldum eða á annan hátt, heldur eiga þær að marka farveg fyrir sjóslysarannsóknir með það að markmiði að grafast fyrir um þær aðstæður sem máli skipta þegar slysið á sér stað, til að finna orsakirnar, til að kynna ástæður slyssins og til að gera viðeigandi tillögur um öryggismál. Helst þyrfti sjóslysarannsókn að vera ótengd og óháð hvers konar annarri rannsókn.

2 Markmið

Markmið sérhverrar sjóslysarannsóknar er að koma í veg fyrir slys af svipuðum toga. Við rannsókn eru kannaðar aðstæður við slysið sem er til rannsóknar og fundnar orsakir og þeir þættir sem leitt hafa til slyssins, með því að afla upplýsinga og greina þær og komast að niðurstöðu. Það ætti helst ekki að vera markmið slíkrar rannsóknar að ákveða hvar ábyrgðin liggi eða hverjir eigi sök á slysinu. Samt sem áður á rannsóknaraðili ekki að hika við að birta niðurstöður sínar um ástæður slyssins þótt draga meggi ályktanir um sök eða ábyrgð út frá þeim.

3 Gildissvið

Þessi kóði gildir, svo framarlega sem lög viðkomandi þjóðríkja leyfa, um rannsóknir á slysum og óhöppum á sjó þar sem eitt eða fleiri ríki eiga verulegra hagsmuna að gæta varðandi sjóslys sem skip, sem lög þeirra ná til, lendir í.

4 Skilgreiningar

Í reglum þessum tákna hugtakið:

4.1 Sjóslys, atburð sem leitt hefur til einhvers eftirfarandi:

- .1 að dauðsfall eða alvarleg meiðsl á manni verði vegna, eða í tengslum við útgerð skips, eða
- .2 að maður falli fyrir borð vegna, eða í tengslum við útgerð skips; eða

- .3 að skip farist, eða að líklegt sé talið að skip hafi farist eða að skip sé yfirgefið; eða
- .4 að skemmdir verði á skipi; eða
- .5 að skip strandi eða verði ófært til siglinga eða að skip lendi í árekstri; eða
- .6 að skemmdir verði í tengslum við útgerð skips; eða
- .7 umhverfissaða vegna skemmda á skipi eða skipum sem orðið hafa við, eða í tengslum við útgerð skips eða skipa.

4.2 Mjög alvarlegt slys, þegar sjóslys verður þannig að skipið ferst, mannskaði verði eða meiriháttar mengun.

4.3 Alvarlegt slys, þegar sjóslys verður sem telst ekki vera mjög alvarlegt slys en eitthvert eftirtalið á sér stað:

- .1 eldur, sprenging, strand, ásigling, skemmdir vegna óveðurs, skemmdir vegna íss, sprunga í bol eða grunur leikur á um galla í skipsbol, sem veldur;
- .2 bolskemmdir svo að skipið er ekki lengur haffært eins og þegar gat kemur á bolinn undir sjólinu, stöðvun aðalvéla, miklar skemmdir verða á vistarverum o.s.frv.; eða
- .3 mengun (án tillits til magns); og/eða
- .4 bilun með þeim afleiðingum að taka þarf skipið í drátt eða aðstoðar er þörf frá landi.

4.4 Óhapp á sjó, atburð sem gerist vegna, eða í tengslum við útgerð skips, svo að skipið eða fólk er í hættu statt eða gæti valdið alvarlegum skemmdum á skipinu eða mannvirki eða á umhverfinu.

4.5 Ástæður, þær aðgerðir, vanræksla, atburðir, aðstæður sem voru eða eru, og voru undanfari slyssins eða óhappsins.

4.6 Öryggisrannsókn á sjóslysi eða óhappi á sjó, það ferli sem annað hvort fer fram fyrir opnum tjöldum eða bak við luktur dyr og ætlað er til þess að girða fyrir slys og felur í sér að afla upplýsinga og

greina þær, komast að niðurstöðu, þar á meðal að varpa ljósi á aðstæður og ákvarða hvaða ástæður og aðrir þættir leiddu til slyssins og benda á úrbætur í öryggismálum, þegar það á við.

4.7 Rannsakandi sjóslysa, þann mann eða menn sem hæfir eru og skipaðir hafa verið til að rannsaka slys eða óhapp samkvæmt reglum sem ákveðnar eru í landslögum og ætlaðar eru til að bæta öryggi á sjó og til að vernda umhverfi hafsins

4.8 Alvarleg meiðsl, meiðsl sem maður verður fyrir í slysi og veldur því að hann verður óvinnufær í meira en 72 klst. innan sjö daga frá slysinu.

4.9 Skip, hvers konar farartæki sem notað er til að sigla á sjó eða vatni

4.10 Aðalrannsóknarríki, það ríki sem annast rannsóknina og gagnkvæmt samþykki liggur fyrir um meðal þeirra ríkja sem mikilla hagsmuna eiga að gæta.

4.11 Ríki sem mikilla hagsmuna á að gæta, ríki:

- .1 sem er fánaríki skipsins sem rannsóknin beinist að; eða
- .2 sem á landhelgi á hafsvæðinu eða þeim vatnaleiðum þar sem sjóslys hefur orðið; eða
- .3 þar sem sjóslys olli eða gæti valdið alvarlegu tjóni á umhverfinu, eða ríki sem hefur lögsögu á viðkomandi hafsvæði samkvæmt alþjóðalögum; eða
- .4 þar sem afleiðingar sjóslyss gátu leitt til alvarlegs tjóns eða hætta var á alvarlegu tjóni, eða tjóni á manngerðum eyjum, búnaði eða mannvirkjum sem viðkomandi ríki hefur lögsögu yfir; eða
- .5 þar sem ríkisborgarar þess týndu lífi eða hlutu alvarleg meiðsl vegna slyss; eða
- .6 sem býr yfir mikilvægum upplýsingum er geta orðið að gagni við rannsóknina; eða
- .7 sem af einhverjum öðrum ástæðum telur sig eiga hagsmuna að gæta og aðalrannsóknarríki telur marktækt.

5 Framkvæmd rannsóknar

5.1 Þegar rannsókn á að fara fram, ber að hafa eftirfarandi í huga:

- .1 Nákvæmar og hlutlægar rannsóknir á sjóslysum eru árangursríkasta aðferðin til að leiða í ljós aðstæður við slys og ástæður þeirra.
- .2 Nákvæm greining á sjóslysi getur aðeins átt sér stað með samvinnu þeirra ríkja sem mikilla hagsmuna eiga að gæta.
- .3 Rannsóknir á sjóslysum skulu hafa sama forgang og opinber rannsókn eða aðrar rannsóknir sem framkvæmdar eru til þess að ákvarða ábyrgð eða sök.
- .4 Rannsóknaraðilum sjóslysa ber að fá fullkominn aðgang að upplýsingum um öryggisþætti, þar á meðal skoðunarskýrslum, sem fánaríki, eigendur og flokkunarfélög hafa í fórum sínum. Aðgangi á ekki að hafna vegna samkeppni við aðrar rannsóknir.
- .5 Nota ber öll skráð gögn til hins ítrasta, þar á meðal sjálfvirka siglingarita (VDR), séu þeir til staðar, við rannsókn á slysi eða óhappi á sjó, hvar sem það varð. Ríkið sem sér um rannsóknina ber að sjá til þess að unnið sé úr gögnum siglingaritans.
- .6 Rannsakanda sjóslysa ber að fá aðgang að skipaskoðunarmönnum ríkisins, yfirmönnum strandgæslu, umferðarstjórum, leiðsögumönnum og öðrum starfsmönnum viðkomandi ríkjum sem tengjast siglingum.
- .7 Við rannsóknina ber að taka mið af öllum viðeigandi tillögum eða reglum sem Alþjóðasiglingamálastofnunin eða Alþjóðavinnuámalastofnunin hafa birt, sérstaklega hvað við kemur mannlega þættinum og hvers konar öðrum tilmælum eða reglum sem samþykktar hafa verið af öðrum viðeigandi alþjóðastofnunum.

.8 Rannsóknarskýrslur eru áhrifaríkastar ef þær eru birtar hagsmunaaðilum í siglingum og útgerð og almenningi.

5.2 Í samræmi við 9 ber að bjóða öðrum ríkjum, sem mikilla hagsmuna eiga að gæta, að taka þátt í hverri slíkri rannsókn og ættu þau að fá aðgang sem aðilar máls og hafa sömu stöðu, sama rétt og aðgang að gögnum og ríkið sem sér um rannsóknina.

5.3 Í ljósi þess að skip sem lent hefur í slysi getur haldið áfram siglingu og að ekki ber að tefja skip lengur en bráðnaðsynlegt er, ætti ríkið sem sér um rannsóknina að hefja rannsókn svo fljótt sem hagkvæmt getur talist, án þess að tefja skipið óeðlilega lengi. Önnur ríki sem mikilla hagsmuna eiga að gæta geta, samkvæmt samkomulagi, tekið þátt í rannsókninni annað hvort strax eða síðar.

6 Ábyrgð á að rannsókn slysa og óhappa fari fram

6.1 Fánaríkin eru hvött til að tryggja að rannsókn fari fram á öllum slysum sem skip þeirra lenda í.

Rannsaka ber öll alvarleg og mjög alvarleg slys.

6.2 Verði slys eða óhapp á sjó innan landhelgi ríkis, ber fánaríkinu og strandríki að vinna saman eins og frekast er unnt og komast að samkomulagi um hvort ríkið tekur að sér að vera aðalrannsóknarríki, hvort tveggja í ljósi skyldna ríkisins við borgara sína og lagalega stöðu landhelginnar samkvæmt ákvæðum hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna og einnig í ljósi þeirra skyldna sem fánaríkið hefur.

6.3 Verði slys eða óhapp á úthöfum, ber fánaríki skips að framkvæma rannsókn á slysi sem skip þess verður fyrir eða verður um borð í skipi þess. Sé um að ræða árekstur við skip annars fánaríkis ber ríkjunum að hafa samráð og komast að samkomulagi um hvort þeirra verður aðalrannsóknarríki og ákveða hvernig best sé að standa að samvinnu samkvæmt reglum þessum. Eigi annað ríki mikilla hagsmuna að gæta vegna þjóðernis áhafnarinnar, farþega eða annarra eða vegna þess hvar slysið varð, ber að bjóða því ríki þátttöku í rannsókninni í samræmi við 9.1 í þessum reglum.

6.4 Með því að fánaríkið taki fullan þátt í rannsókn, sem annað ríki, sem á mikilla hagsmuna að gæta, framkvæmir, ber að líta svo á að fánaríkið hafi uppfyllt skyldur sínar samkvæmt 7. lið 94. gr. hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna.

6.5 Rannsókn ber að hefja svo fljótt sem hagkvæmt getur talist eftir að slys ber að höndum. Með gagnkvæmu samkomulagi ber að leyfa ríkjum sem eiga mikilla hagsmuna að gæta að taka þátt í rannsókn sem annað ríki, er á mikilla hagsmuna að gæta, framkvæmir, á hvaða stigi sem rannsóknin er.

7 Ábyrgð aðalrannsóknarríkis
Aðalrannsóknarríki ber ábyrgð á:

- .1 að þróa sameiginlega almenna áætlun fyrir rannsókn slyssins í samvinnu við ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta;
- .2 að leggja til yfirmann rannsóknarinnar og samhæfa rannsóknina
- .3 að ákvarða rannsóknarþættina í samræmi við lög rannsóknarríkisins og ganga úr skugga um að rannsóknin fari að þessum lögum;
- .4 vörslu rannsóknargagna vegna viðtala og annarra gagna sem aflað er við rannsóknina;
- .5 að taka saman rannsóknarskýrslu og afla og koma á framfæri skoðunum þeirra ríkja sem eiga mikilla hagsmuna að gæta;
- .6 að samhæfa rannsóknina störfum annarra aðila sem eru að rannsaka aðra þætti, þegar það á við;
- .7 að leggja til eðlilegan tæknilegan stuðning; og
- .8 eiga samskipti við stofnanir, samtök og einstaklinga sem ekki taka þátt í rannsókninni.

8 Samráð

8.1 Verði slys eða óhapp á vatnaleiðum innanlands eða í landhelgi annars ríkis, ber strandríkinu að tilkynna fánaríkinu eða fánaríkjunum tafarlaust um aðstæður og hvað, ef nokkuð, strandríkið hyggst gera í málinu, óháð þeirri skyldu skipstjóra eða eiganda skips að tilkynna yfirvöldum fánaríkis síns um hvers konar slys sem skip verður fyrir.

8.2 Í kjölfar slyss ber rannsóknarríki að tilkynna öðrum ríkjum sem mikilla hagsmuna eiga að gæta um slysið, annað hvort gegnum skrifstofu ræðismanns í viðkomandi ríki eða með því að hafa samband við viðkomandi yfirvöld sem skráð eru í skjali MSC/Circ.781/MEPC.6/Circ.2. Viðkomandi ríki og öðrum ríkjum sem eiga mikilla hagsmuna að gæta ber að hafa samráð við fyrsta tækifæri um framkvæmd rannsóknarinnar og til að ákveða hvernig samvinna fari fram.

8.3 Ekkert skyldi spilla rétti nokkurs ríkis til að framkvæma sjálfstæða rannsókn samkvæmt eigin landslögum á sjóslysi sem orðið hefur innan lögsögu þess. Æski fleiri en eitt ríki að framkvæma eigin rannsókn, ætti helst að fylgja þeirri málsmeðferð sem mælt er með í reglum þessum og ber viðkomandi ríkjum að samhæfa rannsóknartíma sína til þess að koma í veg fyrir árekstra hvað varðar kröfur um aðgang að vitnum og sönnunargögnum.

9 Samvinna

9.1 Hafi tvö eða fleiri ríki samþykkt að vinna saman og hafi samþykkt málsmeðferð við rannsókn á sjóslysi, ber rannsóknarríkinu að bjóða fulltrúum annarra ríkja sem eiga mikilla hagsmuna að gæta að taka þátt í rannsókninni og leyfa slíkum fulltrúum, í samræmi við markmið þessara reglna, að:

- .1 yfirheyra vitni;
- .2 skoða og rannsaka sönnunargögn og taka afrit af skjölum;
- .3 leiða fram vitni eða önnur sönnunargögn;

- .4 leggja fram tillögur í tengslum við sönnunargögnin, gera athugasemdir um lokaskýrslu og fá skoðanir sínar rétt birtar í henni; og
- .5 fá í hendur eftirrit, yfirlýsingar og lokaskýrslu um rannsóknina.

9.2 Ríki eru hvött til þess að hvetja sem flest þeirra ríkja sem mikilla hagsmuna eiga að gæta vegna sjóslyss til aðildar að rannsókninni.

9.3 Fánaríki sem lendir í sjóslysi ber að auðvelda aðgang rannsakanda að áhöfn og hvetja áhöfnina til þess að vera samvinnuþýða við ríkið sem framkvæmir rannsóknina.

10 Birting gagna

10.1 Ríkið sem framkvæmir rannsókn á slysi eða óhappi, hvar sem það átti sér stað, á ekki að gera eftirtalin gögn, sem fengin eru meðan á rannsókn stendur, aðgengileg í öðrum tilgangi en vegna rannsóknar á slysi nema viðkomandi dómsmálayfirvald ákveði að birting þeirra vegi upp á móti neikvæðum áhrifum þeirra, í heimalandinu eða á alþjóðavettvangi, á viðkomandi rannsókn eða síðari rannsóknum og að ríkið sem lagt hefur gögnin fram heimili birtingu þeirra:

- .1 allur vitnisburður fólks sem fengist hefur meðan á rannsókn stóð;
- .2 öll samtöl milli þeirra sem tóku þátt í stjórn skipsins;
- .3 læknisfræðilegar upplýsingar og upplýsingar um einkahagi manna sem lentu í slysinu eða óhappinu;
- .4 skoðanir sem látnar voru í ljós meðan á rannsókn stóð.

10.2 Gögn þessi ber eingöngu að birta í lokaskýrslu eða viðaukum þegar það skiptir máli vegna greiningar á slysinu eða óhappinu. Þeir hlutar gagnanna sem ekki skipta máli og eru ekki birtir í lokaskýrslu, skulu ekki gerðir opinberir.

11 Mannafli og fjármunir

Ríkisstjórnnum ber að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að þær hafi yfir að ráða nægilega hæfum mannafla og fjármunum til þess að geta framkvæmt rannsókn á slysum.

12 Útgáfa sjóslysaskýrslna og skil til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar

12.1 Aðalrannsóknarríki ber að senda eintak af drögum að lokaskýrslu til allra ríkja sem eiga mikilla hagsmuna að gæta eins fljótt og auðið er og bjóða þeim að gera meiri háttar og rökstuddar athugasemdir við hana. Fáí aðalrannsóknarríki athugasemdir innan þrjátíu daga, eða einhverra annarra tímamarka sem samið hefur verið um, ber því annað hvort að breyta drögum að lokaskýrslu á þann veg að efnisatriði athugasemda komi fram eða láta þær fylgja sem viðauka við lokaskýrsluna. Fáí aðalrannsóknarríki engar athugasemdir áður en umsaminn frestur rennur út, ber því að senda stofnuninni lokaskýrsluna eins og ráð er fyrir gert og sjá til þess að skýrslan verði birt.

12.2 Með því að taka að fullu þátt í rannsókn undir stjórn annars ríkis, sem á mikilla hagsmuna að gæta, og sem sjá á um skil lokaskýrslu til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, ber að líta svo á að skráningarríkið hafi uppfyllt skyldur sínar samkvæmt samþykktum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

12.3 Skýrslum eða viðeigandi hlutum skýrslna um aðstæður við sjóslys og ástæður þeirra, ber að ljúka eins fljótt og auðið er og gera þær aðgengilegar almenningi og hagsmunaaðilum í siglingum og útgerð til þess að auka öryggi á sjó og til umhverfisverndar á hafinu með aukinni meðvitund um þá þætti sem geta í sameiningu valdið sjóslysum.

12.4 Sé ríki, sem á mikilla hagsmuna að gæta, ósammála skýrslu, sbr. 12.2 hér að framan, að hluta eða öllu leyti, er því heimilt að leggja fram eigin skýrslu til stofnunarinnar.

12.5 Telji rannsóknarríki að mikið liggi við að gripið sé til aðgerða til þess að auka öryggi, getur það sent viðeigandi yfirvöldum bráðabirgðatilmæli um aðgerðir.

13 Endurupptaka rannsókna

Þegar lögð eru fram ný gögn um slys, ber að veða þau og meta vandlega og senda þau öðrum ríkjum sem mikilla hagsmuna eiga að gæta, svo að þau geti komið afstöðu sinni á framfæri. Sé möguleiki á að slík ný gögn geti breytt ákvörðunum um aðstæðurnar sem slysið varð við og geti haft efnisleg áhrif á niðurstöður hvað varðar ástæður eða tilmæli sem af þeim leiða, ber ríki að endurskoða niðurstöður sínar.

14 Innihald skýrslna

14.1 Til þess að auðvelda flæði upplýsinga sem leiðir af slysarannsóknum, ber að útbúa skýrslur í grundvallaratriðum samkvæmt þeirri fyrirmynd sem lýst er í 14.2. hér á eftir.

14.2 Sé hægt að koma því við, skal vera í skýrslum:

- .1 samantekt þar sem grundvallaratriðum slyssins er lýst og fram kemur hvort mannskaði, meiðsl eða mengun hafi hlotist af slysinu;
- .2 hvert fánaríkið sé, sem og útgerðaraðilar, stjórnendur, fyrirtæki og flokkunarfélag;
- .3 upplýsingar um mál og vélar allra skipa sem lentu í slysinu, ásamt upplýsingum um áhöfn, vinnufyrirkomulag og annað sem máli skiptir, svo sem hve lengi áhöfnin hefur verið á skipinu;
- .4 frásögn af aðstæðum þegar slysið varð;
- .5 greining og athugasemdir sem gerir kleift að komast að rökréttri niðurstöðu í skýrslunni, eða sannreyna alla þætti sem leiddu til sjóslyssins;
- .6 kafli eða kaflar þar sem ástæður eru greindar og settar fram athugasemdir um þær, þar á meðal um það sem lýtur að hinum tæknilegu og mannlegum

- páttum, í samræmi við kröfur slysagagnagrunns Alþjóðasiglingamála-
stofnunarinnar; og
- .7 þar sem það á við að fram komi tillögur til þess að koma í veg fyrir
sambærileg slys.

15 Samskipti stjórnvalda

Til þess að auðvelda framkvæmd reglna þessara, ber ríkjum að tilkynna stofnuninni um
opinber yfirvöld innan framkvæmdavaldsins sem hægt er að hafa samband við vegna
slysarannsókna.

Viðauki

Leiðbeiningar til að auðvelda rannsóknaraðilunum að fara eftir kóðanum

Inngangur

Líta ber á efni þessa kafla sem leiðbeiningar til að aðstoða rannsóknaraðila sem vinna
saman að rannsókni.

Rannsakendum ber að hafa í huga þær upplýsingar sem krafist er samkvæmt skýrslukerfi
Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um slys og óhöpp á sjó. Þegar farið er eftir reglum
þessum, ber rannsóknaraðilum að fara að þeim kröfum sem lög þess ríkis, þar sem
rannsóknin fer fram, gera ráð fyrir.

Sérstaklega verða þeir aðilar sem taka þátt í rannsókninni að fara að lagakröfum
viðkomandi lands um

málefni svo sem:

- formlegar tilkynningar um rannsókn til þeirra aðila er málið varðar;
- þegar farið er um borð í skip og skjöl gerð upptæk;
- skipulagningu vitnaleiðslna;
- nærveru lögfræðilegra ráðgjafa eða annarra aðila við vitnaleiðslu.

1. Upplýsingar sem yfirleitt þarf í öllum tilvikum

1.1 Upplýsingar um skipið

Nafn, IMO-númer þess, þjóðerni, heimahöfn, kallmerki.

Nafn og heimilisfang eigenda og útgerðar, einnig umboðsmanns erlends skips ef það á
við.

Gerð skips.

Nafn og heimilisfang leigutaka og hvers konar leigu er um að ræða.

Farm- og birgðapungi, nettó- og brúttótonnamæling og helstu mál.

Aðalvélbúnaður, upplýsingar um vélar
Hvenær og hvar skipið var smíðað og hver smíðaði það.
Sérhver viðeigandi einkenni í byggingarlagi.
Magn eldsneytis um borð og staðsetning eldsneytisgeyma:
Fjarskiptatæki (framleiðandi, gerð).
Ratsjá (númer, framleiðandi, gerð).
Gýróáttaviti (gerð, framleiðsluár).
Sjálfstýring (framleiðandi, framleiðsluár).
Rafvirk staðsetningartæki (gerð, framleiðsluár) (GPS, Decca o.s.frv.).
Björgunarbúnaður (dagsetning skoðunar/hvenær útrunnin).

1.2 Skjöl sem þarf að framvísa

(Ath.: Framvísa ber skjölum sem kunna að hafa þýðingu fyrir rannsóknina. Hvenær sem það er hægt ber að halda eftir upprunalegum skjölum, annars ber að halda viðurkenndum og dagsettum ljósritum í samræmi við tl. 9.1.2 í reglunum. Mörg þessara skjala munu innihalda upplýsingar sem óskað eftir samkvæmi lið 1.1 í þessum leiðbeiningum.)

Skráningarskírteini skips.

Gildandi opinber skírteini

Öryggisstjórnunarskírteini

Skírteini flokkunarfélags eða skoðunaryfirvalds.

Opinber skipsdagbók.

Skrá yfir áhöfn.

Hæfnisskírteini áhafnar (sjá einnig lið 1.4 í þessum leiðbeiningum).

Þilfarsdagbók

Hafnardagbók, útdráttur úr dagbók og farmdagbók.

Véladagbók.

Vélarrúmsdagbók.

Útrentun úr gagnarita vélarrúms.

Útskrift úr stefnurita.

Útskrift úr dýptarmæli

Olíudagbók.

Skráningarbók fyrir dýpilmælingar olíu- og vatnsgeyma.

Fyrimælalabók.

Föst fyrirmæli skipstjóra/yfirvélstjóra.

Föst fyrirmæli útgerðar/Aðgerðahandbók.

Öryggishandbók útgerðar.

Leiðréttingabók áttavita eða skráning leiðréttinga.

Skráningarbók fyrir ratsjá.

Áætlun vegna fyrirbyggjandi viðhalds

Skrá yfir beiðnir vegna viðhalds

Ráðningarsamningar.

Áfengisinnkaup - dagleg kaup - kvittanir o.s.frv.

Skrár um lyfja- og áfengisprófanir.

Farþegalisti.

Fjarskiptadagbók.

Skráning á tilkynningum skips.

Ferðaáætlun.

Kort og skráning kortaleiðréttinga.

Handbækur framleiðenda um viðhald og rekstur tækja og vélbúnaðar.

Öll önnur skjöl sem koma rannsókninni við.

1.3 Upplýsingar um ferðina

Höfnin sem lagt var upp frá og höfnin þar sem ferð átti að ljúka, ásamt dagsetningum.

Nákvæmar upplýsingar um farm.

Síðasta höfn og brottfarardagur.

Djúprista (að framan, að aftan og miðskipa) og slagsíða.

Höfnin sem átti að vera næst áfangastaður þegar atvikið átti sér stað.

Öll atvik á leiðinni sem kunna að hafa haft áhrif á óhappið, eða óvenjuleg tilvik, hvort sem það virðist kunna að hafa haft eitthvað með óhappið að gera eða ekki.

Teikning af fyrirkomulagi í skipinu, m.a. af farmrými, dreggjargeymum, eldsneytisgeymum (teikningar úr IOPP-skírteini).

Nákvæmar upplýsingar um farm, eldsneytisgeyma, ferskvatn, sjókjölfestu og eyðslu.

1.4 Upplýsingar um starfslið sem lenti í óhappi

Fullt nafn.

Aldur.

Nákvæmar upplýsingar um meiðsl.

Lýsing á slysinu.

Hver var við stjórn.

Skyndihjálpar eða önnur aðgerð.

Staða um borð.

Atvinnuskírteini/Leyfi:

stig skírteinis;

dagsetning útgáfu;

land/yfirvöld sem gáfu skírteinið út;

önnur atvinnuskírteini sem viðkomandi hefur.

Tími um borð í þessu skipi.

Reynsla á svipuðum skipum.

Reynsla af öðrum gerðum skipa.

Reynsla í núverandi starfi.

Reynsla í öðrum stöðum.

Fjöldi klukkustunda á vakt þennan dag og næstu daga á undan.

Fjöldi klukkustunda sem viðkomandi svaf næstu 96 klukkustundir fyrir óhappið.

Aðrir þættir um borð, eða persónulegir, sem kunna að hafa haft áhrif á svefn.

Hvort viðkomandi reyki og þá hve mikið.

Áfengisvenjur.

Áfengisneysla rétt fyrir eða 24 klst. fyrir óhappið.

Hvort viðkomandi sé á lyfjum samkvæmt læknisráði.

Hvort viðkomandi hafi tekið lyf án læknisráðs.

Skýrslur um niðurstöður lyfja- eða áfengisprófa.

1.5 Upplýsingar um sjólag, veður og sjávarföll

Vindátt og vindstyrkur.

Hæð og stefna öldu og undiralda.

Loftþrýstingur og skyggni.

Staða og hæð sjávarfalla.

Stefna og styrkur sjávarfallastrauma og annarra strauma, með hliðsjón af aðstæðum á staðnum

1.6 Upplýsingar um óhappið

Hvers konar óhapp átti sér stað.

Dagsetning, tími og staður þegar óhappið varð.

Nákvæmar upplýsingar um atburðinn og atburðarásina fyrir og eftir óhappið.

Nákvæmar upplýsingar um starfsemi viðkomandi tækjabúnaðar með sérstöku tilliti til hvers konar bilana.

Menn í brú.

Menn í vélarúmi.

Staðsetning skipstjóra og yfirvélstjóra.

Hvernig var stýrt (sjálfstýring eða handvirkt).

Útdrættir úr öllum viðeigandi gögnum skips og einnig gögnum í landi, þar sem það á við, þar á meðal öll smáatriði um skráningu í opinbera skipsdagbók, brúardagbók, uppkastsdagbók, véladagbók, útprentanir úr gagnarita vélarúms, útprentanir úr tölvum, útprentanir úr stefnurita og vélarhraðarita, ratsjárdagbók o.s.frv.

Nákvæmar upplýsingar um samskipti milli skips og fjarskiptastöðva, miðstöðvar leitar og björgunar og stjórnstöðva, með eftirritum af segulbandsupptökum ef mögulegt er.

Nákvæmar upplýsingar um öll meiðsl/dauðsföll.

Upplýsingar úr siglingarita (sé hann til staðar) til úrvinnslu.

1.7 Aðstoð eftir óhappið

Hvers konar og hvernig var aðstoðin, hafi verið beðið um hana?

Bauð einhver aðstoð eða veitti hana og hafi svo verið, hver var það, í hvaða formi var aðstoðin og var hún árangursrík og rétt framkvæmd?

Hafi aðstoð verið boðin en henni hafnað, hver var þá ástæða höfnunar?

1.8 Staðfesting á að skjöl séu rétt og ófölsuð

Biðja skal skipstjóra um að staðfesta með undirskrift að öll skjöl og öll afrit séu rétt, einnig skal hann staðfesta rétta dagsetningu og tíma.

1.9 Fyrirmæli til vélarúms

Í öllum tilvikum þegar um er að ræða rannsókn á skipsstrandi eða árekstri og notkun véla koma við sögu, ber að spyrja skipstjóra eða yfirmann á vakt og aðra sem þekkingu hafa á málinu um það hvort fyrirmælum til vélarúms hafi verið framfylgt tafarlaust.

Leiki einhver vafi á því, skal rannsóknaraðili nefna það í skýrslu sinni.

1.10 Utanaðkomandi upplýsingar

Rannsóknaraðilar skulu athuga óháðar upplýsingar frá utanaðkomandi aðilum svo sem frá ratsjár- eða raddupptökum hjá vaktstöðvum siglinga, ratsjárstöðvum í landi og ratsjárefirlitskerfum, björgunarmiðstöðvum, dánardómstjórum og úr læknaskýrslum.

2. Viðbótarupplýsingar sem þörf er á í vissum tilvikum

2.1 Bruni/Sprenging

(Rannsóknaraðilar skulu hafa skrá Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um slys vegna bruna í huga.)

Hvernig varð fyrst vart við eldinn um borð í skipinu?

Hvernig var einstaklingnum gert viðvart um eldsvoðann?

Hvar voru eldsupptök?

Hvernig kviknaði í (ef það er þekkt)?

Hver voru fyrstu viðbrögð?

Ástand slökkvitækja, ásamt skoðunardagsetningum.

Slökkvitæki um borð:

Gerð tækja í grennd;

Gerðir tækja um borð;

Gerðir tækja sem voru notuð.

Slöngur sem voru aðgengilegar/notaðar.

Dælur sem voru aðgengilegar/notaðar.

Var vatn strax aðgengilegt?

Var loftlokum að staðnum lokað?

Hvers eðlis var efnið sem kviknað hafði í og í grennd við eldinn?

Lýsing á eldþoli skilrúma umhverfis eldinn.

Hömlur vegna:

a) reyks,

b) hita,

c) hættulegra lofttegunda.

Hversu auðveldur aðgangur var að eldinum.

Hversu auðvelt var að koma slökkvitækjum að eldinum.

Hversu vel áhöfnin var undirbúin - tíðni, lengd, inntak og staðsetning brunaútkalla og æfinga.

Viðbrögð slökkviliða í landi.

2.2 Árekstur

(Rannsóknaraðilar skyldu hafa í huga eyðublöð Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um skemmdir og stöðugleika.)

Almenn atriði

Svæðisbundnar eða aðrar sérstakar reglur um skipaumferð.

Hindranir, ef einhverjar voru, fyrir stjórn skipsins, t.d. vegna þriðja skips, grunnsævis eða þrengsla, vita, dufls, o.s.frv.

Aðstæður sem höfðu áhrif á skyggni eða heyrnleika, t.d. staða sólar, glampi frá ljósum í landi, vindstyrkur, hávaði um borð og hvort hurðir eða gluggar hafi byrgt útsýni eða dregið úr heyrnleika.

Landfræðilegur uppdráttur af svæðinu.

Möguleikar á samverkan.

Nafn, IMO-númer, þjóðerni og önnur atriði um hitt skipið.

Fyrir hvort skip um sig

Tími, staðsetning, stefna og hraði (og hvernig hvert um sig var mælt) þegar fyrst varð vart við hitt skipið.

Nákvæmar upplýsingar um breytingar á stefnu og hraða eftir það, allt þar til skipin rákust á.

Í hvaða átt og fjarlægð hitt skipið var og hvert það stefndi ef það sást með berum augum, hvenær það sást og síðari breytingar á þeim þáttum.

Í hvaða átt og fjarlægð var hitt skipið ef þess varð vart í ratsjá, hvenær það sást og síðari breytingar á miðun til þess.

Hvort útsetning hins skipsins hafi verið gerð og þá hvernig (sjálfvirk útsetning, endurvarpsútsetning o.s.frv.). Afrit af útsetningu, ef það er fyrir hendi.

Athuga virkni tækisins.

Stefnuríti.

Ljós/dagmerki höfð uppi og notuð á skipinu og þau sem sáust á hinu skipinu.

Hljóðmerki, þar á meðal með þokulúðri, sem gefin voru og hvenær þau voru gefin, sem og þau sem heyrðust frá hinu skipinu og hvenær þau heyrðust.

Hvort höfð var hlustunarvakt á VHF-rás 16 eða á annarri tíðni og skilaboð sem voru send, tekið á móti eða heyrðust.

Fjöldi ratsjártækja um borð, fjöldi sem var í notkun þegar slysið varð, ásamt langdrægni sem hver þeirra var stillt á.

Hvort skipinu var handstýrt eða sjálfstýring var á.

Athuga hvort stýrið virkar rétt.

Nákvæmar upplýsingar um útvörð.

Hvaða hlutar hvors skips snertust fyrst og hornið milli skipanna þegar það gerðist.

Eðli og umfang skemmda.

Hvort farið var að kröfunni um að gefa hinu skipinu upp nafn og þjóðerni og halda kyrru fyrir eftir árekstur.

2.3 Skipsstrand

Nákvæm ferðaáætlun eða gögn um ferðaáætlun.

Síðasta nákvæma staðarákvörðun og hvernig hún var fengin.

Tækifæri til staðarákvörðunar eftir það eða til þess að ákvarða stað eða staðarlínur með athugun á himintunglum eða kennileitum í landi, GPS tækjum, fjarskiptatækjum, ratsjá eða á annan hátt, eða með dýptarmælingum og hafi slíkt ekki verið gert, hvers vegna ekki.

Viðmiðunarflötur fyrir dýpi (Chart Datum) miðað við gildandi hnattræna viðmiðun korta (WGS – World Geodetic System).

Veður, sjávarföll og aðrir straumar sem ríktu á staðnum eftir áreksturinn.

Áhrif segulmagnaðs farms, rafmagnstruflana eða staðbundinna segultruflana á áttavita.

Ratsjá(r) í notkun og fjarlægðarsvið sem þær voru stilltar á og gögn um eftirlit með virkni ratsjártækja og skráning upplýsinga.

Kort, leiðsögubækur og viðeigandi tilkynningar til sjófarenda um borð, hvort fylgst hafi verið með að endurnýja slík gögn og hvort farið hafi verið eftir viðvörunum sem þar var að finna.

Dýptarmælingar gerðar, hvenær og hvernig.

Dýpismælingar vatns- og olúgeyma, hvenær og hvernig.

Djúprista áður en skipið tók niðri og hvernig hún var ákvörðuð.

Hvar skipið tók niðri og hvernig staður skipsins var ákvarðaður.

Ástæður og eðli vélar- eða stýrisbilunar áður en skipið tók niðri.

Hvort akkeri séu í viðbragðsstöðu, notkun þeirra og áhrif.

Eðli og umfang skemmda.

Viðbrögð skipstjórnenda og hreyfingar skips eftir að skipið tók niðri.

(Ath.: Upplýsingar sambærilegar við þær sem þarf eftir skipstapa geta einnig þurft að liggja fyrir).

2.4 Skipstapi

(Rannsóknaraðilar skyldu hafa í huga eyðublöð Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um skemmdir og stöðugleika.)

Djúprista og fríborð er skipið lét síðast úr höfn og hvaða breytingar urðu á því eftir því sem gekk á vistir og eldsneyti.

Eðlilegt fríborð miðað við hafsvæði og dagsetningu.

Ferming skips, bolsþennur.

Upplýsingar um allar breytingar á bol eða tækjabúnaði síðan það var síðast skoðað og hver leyfði slíkar breytingar.

Ástand skips, hugsanleg áhrif á haffæri.

Gögn um stöðugleika og hvenær hann var ákvarðaður.

Þættir sem hafa áhrif á stöðugleika, t.d. breytingar á byggingarlagi, eðli, þyngd, dreifingu eða tilfærslu á farmi og sjókjölfestu, óheft yfirborð í geymum eða vegna óhefts vatns í skipinu.

Niðrhólfun með vatnspéttum skilrúmum.

Staðsetning og vatnspéttleiki lúguopa, kýraugna, lensiopa og annarra opa.

Fjöldi og afköst dælna og hvernig þær virka; staðsetning sögs.

Ástæður og eðli þess að sjór komst fyrst inn í skipið.

Aðrar aðstæður áður en skipið fórst.

Aðgerðir sem gripið var til í því skyni að koma í veg fyrir að skipið færirist.

Staðsetning skipsins er það fórst og hvernig hún var ákvörðuð.

Björgunartæki sem voru um borð og notuð og hvort einhverjir erfiðleikar hafi verið við notkun þeirra.

2.5 Mengun vegna óhapps

(Rannsóknaraðilar ættu að hafa í huga skýrslur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um vökva sem tapast í hafið af völdum slysa, sé hann 50 tonn eða meira, og skýrslur til hennar með upplýsingum úr rannsóknum á óhöppum þar sem um er að ræða hættuleg efni eða mengunarefni í pökkum.)

Gerð mengunarefnis.

Númer samkvæmt kerfi Sameinuðu þjóðanna eða hættuflokkur samkvæmt kerfi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (ef við á).

Gerð umbúða (ef við á).

Magn um borð.

Magn sem tapaðist.

Hvernig efnið var geymt og því haldið á sínum stað.

Hvar efnið var geymt og magn í hverju rými eða í hverjum gámi.

Geymar eða geymslusvæði sem opnuðust.

Geymar eða geymslusvæði sem hætta er á að opnast.

Aðgerðir, sem gripið var til í því skyni að forðast frekara tap efnis.

Aðgerðir, sem gripið var í því skyni að draga úr mengun.

Dreifiefni/hlutleysisefni sem notað var, ef við á.

Búnaður notaður til að hamla dreifingu efnis, ef við á.

3 Varðveisla sönnunargagna

3.1 Sú staða getur komið upp að sönnunargögn séu fyrir hendi sem þarfnast vísindalegrar rannsóknar. Nokkur dæmi eru olía, málning/skán, hlutar af tækjabúnaði og vélum, brot úr skipsbol.

3.2 Áður en sönnunargögn eru fjarlægð, ber að ljósmynda þau á staðnum. Síðan er skylt að ljósmynda sýnið á skýrum bakgrunni áður en það er látið í viðeigandi hreint ílát, glerflösku, plastpoka, málmílát o.s.frv. Ílátid ber að innsigla og merkja skýrt, þar sem fram kemur hvað er í því, nafn skips, hvar sönnunargagnið var tekið, dagsetning og nafn rannsóknarmanns. Þegar um er að ræða tækjabúnað og vélarhluta þarf að útvega viðeigandi skírteini.

3.3 Þegar málningarsýni eru tekin til greiningar vegna árekstrar, ber einnig að útvega málningarsýni úr málningartunnu skipsins, sé það mögulegt.

3.4 Leita ber ráðgjafar um hvers konar ílát er rétt að nota. Til dæmis eru plastpokar heppilegir fyrir málningarsýni en ekki við rannsóknir á bruna þar sem hugsanlega þarf að mæla hvata og er málm dós heppilegri í slíkum tilvikum.

4. Siglingaritar

Þegar upplýsingar úr siglingarita liggja fyrir skal ríkið sem stjórnar rannsókn á slysi eða óhappi leita til annars ríkis um að láta vinna úr gögnunum, ef slík aðstaða er ekki fyrir í landinu, og taka tillit til eftirfarandi:

- .1 nothæfni úrvinnslubúnaðarins;
- .2 hvenær búnaðurinn er aðgengilegur;
- .3 staðsetningar úrvinnslubúnaðarins.

5. Aðrar upplýsingar

Rannsóknaraðilar ættu að hafa hugfast að aðrar ríkisstofnanir, svo sem tollayfirvöld, sóttvarnaryfirvöld og fylkisstjórnir gætu átt í fórum sínum gagnlegar upplýsingar hvað varðar lista yfir áhöfn, almennt ástand skipsins, birgðaskrár (þar á meðal áfengi um borð), skipsskjöl o.s.frv. Hafnaryfirvöld og óháðir eftirlitsaðilar geta einnig átt tiltækar upplýsingar sem geta verið gagnlegar fyrir viðkomandi rannsókn.