

REGLUGERÐ

um rannsóknir og forvarnir gegn sjóslysum og sjóatvikum.

1. gr.

Tilgangur.

Tilgangur þessarar reglugerðar er að auka siglingaöryggi og varnir gegn mengun frá skipum og draga þar með úr hættu á sjóslysum í framtíðinni:

- a. með því að greiða fyrir skjótri framkvæmd rannsókna og viðeigandi greiningu á sjóslysum og sjóatvikum og
- b. með því að tryggja ritun tímanlegra og nákvæmra skýrslna um rannsóknir og gerð tillagna um úrbætur.

Rannsókn sjóslysa og sjóatvika skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir sjóslysa og sjóatvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð. Það kemur þó ekki í veg fyrir að rannsóknarnefnd samgönguslysa gefi út ítarlega skýrslu um orsakir sjóslyss eða sjóatviks þótt draga megi ályktanir um sök eða ábyrgð út frá niðurstöðum rannsóknar.

2. gr.

Gildissvið.

Reglugerðin tekur til allra sjóslysa og sjóatvika:

- a. þar sem íslensk skip eiga í hlut,
- b. sem eiga sér stað í landhelgi og innsævi Íslands, eins og það er skilgreint í hafréttarsamningi Sameinuðu þjóðanna eða
- c. sem varða aðra verulega hagsmuni Íslands.

Reglugerðin gildir ekki um sjóslys og sjóatvik þar sem einungis eiga í hlut:

- a. herskip og liðsflutningaskip og önnur skip í eigu eða í útgerð ríkisins og sem eru eingöngu starfrækt í þjónustu hins opinbera og ekki í atvinnuskyni,
- b. skip sem eru ekki knúin áfram með vélrænum hætti, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, skemmtisnekkjur, skemmtibátar sem eru ekki nýttir í viðskiptum nema um borð í þeim sé eða verði áhöfn og að þeir flytji fleiri en tólf farþega í atvinnuskyni,
- c. fastir borpallar á sjó.

3. gr.

Skilgreiningar.

Í reglugerðinni er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Kóði Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir á sjóslysum og sjóatvikum*: Kóði um rannsóknir á sjóslysum og sjóatvikum sem fylgir með í viðauka við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.849(20) á þinginu 27. nóvember 1997, með síðari breytingum.
2. *Sjóslys*: Atburður sem leitt hefur til einhvers eftirfarandi:
 - a. að dauðsfall eða alvarleg meiðsl á manni verði vegna, eða í tengslum við útgerð skips,
 - b. að maður falli fyrir borð vegna, eða í tengslum við útgerð skips,
 - c. að skip farist, eða að líklegt sé talið að skip hafi farist eða að skip sé yfirgefið,
 - d. að skemmdir verði á skipi,
 - e. að skip strandi eða verði ófært til siglinga eða að skip lendi í árekstri, eða
 - f. að skemmdir verði í tengslum við útgerð skips,
 - g. umhverfisskaða vegna skemmda á skipi eða skipum sem orðið hafa við, eða í tengslum við útgerð skips eða skipa.
3. *Mjög alvarlegt sjóslys*: Þegar sjóslys verður þannig að skipið ferst, mannskaði verði eða meiriháttar mengun.
4. *Sjóatvik*: Sá atburður, eða röð atburða, annar en sjóslys, sem gerst hefur í beinum tengslum við útgerð skips, sem stofnar í hættu öryggi skipsins, þeirra sem um borð eru eða annarra eða umhverfisins sé atburðinum ekki afstýrt. Undir sjóatvik falla ekki athafnir sem með

- beinum ásetningi eða athafnaleysi er ætlað að skaða öryggi skips, einstaklinga eða umhverfið.
5. *Rannsókn á sjóslysi eða sjóatviki*: Það ferli sem annað hvort fer fram fyrir opnum tjöldum eða bak við luktar 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.
 6. *Aðalrannsóknarríki*: Það ríki sem annast rannsóknina og gagnkvæmt samþykki liggur fyrir um meðal þeirra ríkja sem mikilla hagsmuna eiga að gæta.
 7. *Ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta*: Ríki:
 - a. sem er fánaríki skipsins sem rannsóknin beinist að; eða
 - b. sem á landhelgi á hafsvæðinu eða þeim vatnaleiðum þar sem sjóslys hefur orðið; eða
 - c. þar sem sjóslys olli eða gæti valdið alvarlegu tjóni á umhverfinu, eða ríki sem hefur lögsögu á viðkomandi hafsvæði samkvæmt alþjóðalögum; eða
 - d. 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
 - e. þar sem ríkisborgarar þess týndu lífi eða hlutu alvarleg meiðsl vegna slyss; eða
 - f. sem býr yfir mikilvægum upplýsingum er geta orðið að gagni við rannsóknina; eða
 - g. sem af einhverjum öðrum ástæðum telur sig eiga hagsmuna að gæta og aðalrannsóknarríki telur marktækt.
 8. *Alvarlegt sjóslys*: Sjóslys sem leiðir til elds, sprengingar, ásiglingar, strands, skemmda vegna óveðurs, skemmda vegna iss, sprungu í bol eða gruns um galla í skipsbol sem veldur:
 - a. stöðvun aðalvéla, miklum skemmdum á vistarverum, alvarlegum bolskemmdum svo að skipið er ekki lengur haffært, t.d. þegar gat kemur á bolinn undir sjólinu; eða
 - b. mengun (án tillits til magns); og/eða
 - c. bilun með þeim afleiðingum að taka þarf skipið í drátt eða aðstoðar er þörf frá landi.
 9. *Leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað*: Leiðbeiningar sem fylgja með í viðauka við ályktun LEG.3(91) laga nefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá 27. apríl 2006, eins og þær voru samþykktar á 296. fundi stjórnarnefndar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar 12. til 16. júní 2006, og birtar eru á heimasíðu rannsóknarnefndar samgönguslysa.
 10. *Ekjuferja*: Haffært farþegaskip sem getur flutt minnst tólf farþega og þar sem ökutæki eða járnbrautarvagnar geta ekið til og frá borði.
 11. *Háhraðafarþegafar*: Háhraðafar, eins og það er skilgreint í reglu X/1 í SOLAS-samþykktinni frá 1974, í uppfærðri útgáfu, sem má flytja fleiri en tólf farþega.
 12. *Siglingariti (VDR)*: Siglingariti eins og hann er skilgreindur í ályktun þings Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.861(20) og ályktun siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.163(78).
 13. *Tillögur í öryggisátt*: Hvers konar tillögur í öryggisátt sem lögð er fram, þ.m.t. með skrásetningu og eftirlit í huga af hálfu:
 - a. rannsóknarnefndar samgönguslysa, eða rannsóknaraðila þess ríkis sem annast eða leiðir rannsóknina, á grunni upplýsinga sem koma fram við þá rannsókn eða eftir því sem við á,
 - b. Eftirlitsstofnunar EFTA, á grundvelli sértækrar gagnagreiningar og niðurstaðna rannsókna sem fram fara.
 14. *Tilskipunin*: Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/18/EB frá 23. apríl 2009 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum á sviði sjóflutninga og um breytingu á tilskipun ráðsins 1999/35/EB og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB, með síðari breytingum.
 15. *Aðildarríki*: Ríki sem er aðili að samningi um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningnum).

4. gr.

Vægi öryggisrannsóknna.

Rannsókn sjóslysa og sjóatvika er í höndum rannsóknarnefndar samgönguslysa. Um réttarstöðu rannsóknarnefndarinnar fer skv. II. kafla laga um rannsókn samgönguslysa, með síðari breytingum.

5. gr.

Um rannsókn sjóslysa og sjóatvika.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal annast rannsókn í kjölfar mjög alvarlegra sjóslysa:

- a. þar sem íslenskt skip á í hlut, óháð slysstað,
- b. sem verða innan landhelgi og á innsævi Íslands, óháð fána skips eða skipa sem hlut áttu að slysinu, eða
- c. þar sem verulegir hagsmunir Íslands eru í húfi, óháð slysstað og fána skips eða skipa sem hlut áttu að slysinu.

Verði alvarlegt sjóslys skal rannsóknarnefndin framkvæma bráðabirgðamat á því hvort ástæða sé til að rannsókn fari fram eða ekki. Ákveði rannsóknarnefndin að ekki séu efni til rannsóknar skal skrá og tilkynna um ástæðu þeirrar ákvörðunar í 3. mgr. 17. gr. tilskipunarinnar.

Verði sjóslys eða sjóatvik ákveður rannsóknarnefndin sjálf hvort efni séu til rannsókna.

Við ákvarðanir um rannsókn skal nefndin m.a. taka tillit til alvarleika og umfangs sjóslyss eða sjóatviks og annarra þátta sem skipt geta máli, og þess hvaða lærdóm má draga af slíkri rannsókn og hversu líklegt sé að niðurstöður rannsóknar leiði til þess að slíkt sjóslys og sjóatvik hendi ekki aftur.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ákveður umfang og hagnýtt fyrirkomulag rannsókna samkvæmt reglugerð þessari. Í þeim tilvikum sem Ísland fer með hlutverk aðalrannsóknarríkis skal rannsóknarnefndin ákveða umfang og hagnýtt fyrirkomulag rannsókna í samstarfi við rannsóknaraðila í öðrum ríkjum, sem eiga mikilla hagsmuna að gæta, með þeim hætti sem virðist vænlegastur til að ná tilgangi þessarar reglugerðar og með það í huga að koma í veg fyrir sjóslys og sjóatvik í framtíðinni.

Við rannsóknir sjóslysa og sjóatvika skal rannsóknarnefndin beita sameiginlegri aðferðarfræði við rannsókn sjóslysa og sjóatvika, sem fram kemur í viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1286/2011 frá 9. desember 2011, sbr. 2. mgr. 19. gr.

Hefja skal rannsókn eins fljótt og auðið er eftir að sjóslys og sjóatvik á sér stað og, hvað sem öðru líður, eigi síðar en tveimur mánuðum eftir að það átti sér stað.

6. gr.

Tilkynningarskylda vegna sjóslysa og sjóatvika.

Um tilkynningarskyldu vegna sjóslysa og sjóatvika fer samkvæmt 16. gr. laga um rannsókn samgönguslysa, með síðari breytingum.

7. gr.

Aðalumsjón með og þátttaka í rannsóknum.

Að jafnaði skal sérhvert sjóslys eða sjóatvik sæta einni rannsókn. Ríki sem á mikilla hagsmuna að gæta á rétt til að taka þátt í rannsókn máls.

Rannsóknarnefndin skal í samstarfi við yfirvöld ríkis, sem á mikilla hagsmuna að gæta, leita eftir samkomulagi um hvert þeirra verði aðalrannsóknarríkið, ákveða umfang og hagnýtt fyrirkomulag rannsókna og málsmeðferð sem fylgja skal við rannsókn.

Innan ramma samkomulags skulu önnur ríki, sem eiga mikilla hagsmuna að gæta, hafa jafnan rétt og aðgang að vitnum og sönnunargögnum og rannsóknarnefnd samgönguslysa. Þá skal rannsóknarnefnd samgönguslysa taka tillit til sjónarmiða þeirra.

Einungis skal í undantekningartilvikum framkvæma samhliða rannsóknir á sama sjóslysi eða sjóatvikum. Í þeim tilvikum sem annað aðildarríki framkvæmir samhliða rannsókn skal rannsóknarnefnd samgönguslysa:

- a. tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA um ástæður þess að samhliða rannsókn fari fram,
- b. hafa samstarf við yfirvöld þess aðildarríkis sem framkvæmir samhliða rannsókn,

- c. skiptast á hvers konar viðeigandi upplýsingum sem safnað er meðan rannsókn stendur yfir við yfirvöld þess aðildarríkis sem framkvæmir samhliða rannsókn.

Þangað til ákveðið er hvaða ríki skuli vera aðalrannsóknarríki ber rannsóknarnefndin ábyrgð á rannsókn og samhæfingu aðgerða við önnur ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta.

Framsal rannsókna til annars ríkis skal fara fram á grundvelli gagnkvæms samkomulags. Að öðru leyti fer um framsal rannsókna eftir 10. gr. laga um rannsókn samgönguslysa.

Þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar á hlut að sjóslysi eða sjóatviki skal rannsókn fara fram hér á landi sem hér segir:

- a. þegar sjóslys eða sjóatvik á sér stað innan landhelgi eða innsævi Íslands, eða,
- b. þegar sjóslys eða sjóatvik á sér stað á öðru hafsvæði, enda hafi ferjan eða farið átt síðast viðkomu hér á landi.

8. gr.

Heimildir rannsóknarnefndar samgönguslysa.

Rannsókn sjóslysa og sjóatvika er í höndum rannsóknarnefndar samgönguslysa. Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal við rannsóknir sínar starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum.

Formaður rannsóknarnefndar samgönguslysa, rannsóknarstjórar, stjórnendur rannsókna og sérfræðingar sem kallaðir eru til starfa með nefndinni mega ekki vera stjórnarmenn eða starfsmenn félaga er starfa í rekstri á hlutaðeigandi sviðum eða vera í slíkum hagsmuna- eða fjárhagstengslum við slíka aðila að draga megí óhlutdrægni þeirra í efa. Að öðru leyti fer um sérstakt hæfi þeirra eftir ákvæðum stjórnisýslulaga.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal tryggja að einstaka rannsakenndur hafi hagnýta þekkingu og hagnýta reynslu á þeim efnissviðum sem tengjast venjulegum rannsóknarskyldum þeirra. Rannsóknarnefndin skal auk þess tryggja gott aðgengi að viðeigandi sérfræðiþekkingu, eftir þörfum.

Ráðherra er heimilt að fela rannsóknarnefnd samgönguslysa að annast skráningu og greiningu á gögnum sem tengjast siglingaöryggi, einkum í forvarnarskygni, að því tilskildu að þessi starfsemi hafi ekki áhrif á sjálfstæði hans eða feli ekki í sér ábyrgð á málum sem varða eftirlit, stjórnun eða stöðlun.

Um heimildir rannsóknarnefndar samgönguslysa fer eftir VI. kafla laga um rannsókn samgönguslysa.

9. gr.

Takmarkanir á aðgengi að upplýsingum.

Um takmarkanir á aðgengi að upplýsingum fer eftir 27. gr. laga um rannsókn samgönguslysa.

10. gr.

Samstarf á erlendum vettvangi.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal taka þátt í varanlegu samstarfi rannsóknaraðila innan Evrópska efnahagssvæðisins.

Rannsóknarnefndin skal að öðru leyti eiga eins mikið samstarf og auðið er við rannsóknaraðila annarra ríkja með þeim hætti sem vænlegastur er til að ná markmiði laga um rannsókn samgönguslysa og reglugerðar þessarar, með það í huga að koma í veg fyrir sjóslys og sjóatvik í framtíðinni.

11. gr.

Kostnaður.

Kostnaður við starfsemi rannsóknarnefndar samgönguslysa greiðist úr ríkissjóði.

Nú óskar rannsóknarnefnd samgönguslysa eftir aðstoð aðildarríkis, sem tekur ekki þátt í rannsókninni, og skal þá rannsóknarnefndin leita eftir samkomulagi um endurgreiðslu útlagðs kostnaðar.

12. gr.

Samstarf við þriðju ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta.

Um samstarf við þriðju ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta skal fara skv. 12. gr. tilskipunarinnar.

13. gr.

Varðveisla rannsóknargagna.

Um varðveislu rannsóknargagna fer eftir 24. gr. laga um rannsókn samgönguslysa.

14. gr.

Skýrslugerð.

Þegar rannsókn sjóslyss eða sjóatviks er lokið skal rannsóknarnefndin, svo fljótt sem verða má, gefa út lokaskýrslu um niðurstöðu rannsóknar. Lokaskýrslan skal vera með því sniði sem um getur í I. viðauka.

Rannsóknarnefndinni er heimilt að ákveða að rannsókn, sem ekki varðar mjög alvarlegt sjóslys eða, eftir atvikum, alvarlegt sjóslys, og þar sem ekki er talið líklegt að niðurstöðurnar verði til þess að komið verði í veg fyrir sjóslys eða sjóatvik í framtíðinni, skuli lokið með einfaldaðri skýrslu.

Rannsóknarnefndin skal svo fljótt sem verða má gera skýrsluna aðgengilega almenningi, einkum innan siglingageirans, innan 12 mánaða frá þeim degi sem slysið átti sér stað. Ef ekki er unnt að leggja fram lokaskýrsluna innan þess tíma skal birta bráðabirgðaskýrslu.

Rannsóknarnefndin skal senda afrit af lokaskýrslunni, einfaldaða skýrslu eða bráðabirgða-skýrslu til Eftirlitsstofnunar EFTA. Rannsóknarnefndin skal taka mið af hugsanlegum tæknilegum athugasemdum Eftirlitsstofnunar EFTA um lokaskýrslur, sem hafa ekki áhrif á niðurstöðurnar, til að auka gæði skýrslunnar þannig að hún stuðli sem best að því að ná markmiði þessarar reglugerðar.

15. gr.

Tilmæli í öryggisátt.

Um tillögur í öryggisátt fer skv. 35. gr. laga um rannsókn samgönguslysa, sbr. 14. gr. laga nr. 12/2016.

Rannsóknarnefndin skal upplýsa ráðuneytið um þau tilvik þegar ekki er brugðist við tilmælum í öryggisátt eða nefndin telur viðbrögð við tilmælum vera ófullnægjandi.

16. gr.

Viðvörðunarkerfi.

Rannsóknarnefndin getur á hvaða stigi rannsóknar sem er, telji hún knýjandi þörf á aðgerðum innan Evrópska efnahagssvæðisins, til að fyrirbyggja áhættuna á því að ný slys eigi sér stað, upplýst Eftirlitsstofnun EFTA um nauðsyn þess að gefa út viðvörðun.

17. gr.

Evrópugagnagrunnur um sjóslys.

Gögn um sjóslys og sjóatvik skulu varðveitt og greind með hjálp rafræns Evrópugagnagrunns og vettvangs fyrir sjóslys (EMCIP).

Samgöngustofa er tengiliður við Evópugagnagrunn og –vettvang fyrir sjóslys og hefur rétt á aðgangi að honum í samræmi við 17. gr. tilskipunarinnar.

18. gr.

Sanngjörn meðferð farmanna.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa, og önnur yfirvöld, skulu taka fullt tillit til viðeigandi ákvæða í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um sanngjarna meðferð farmanna ef sjóslys á sér stað á hafsvæðum í íslenskri lögsögu.

19. gr.

Refsiheimild.

Hver sá sem hindrar starfsmenn eða nefndarmenn rannsóknarnefndar samgönguslysa við rannsóknarstörf sín skal sæta sektum.

Hver sá sem upplýsir um innihald þeirra gagna sem fjallað er um í 9. gr. skal sæta sektum.

Brot gegn 6. gr., um tilkynningarskyldu vegna sjóslysa og sjóatvika, varðar sektum.

20. gr.

Innleiðing á EES-gerðum.

Með reglugerð þessari eru innleidd ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/18/EB frá 23. apríl 2009 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum á sviði sjóflutninga og um breytingu á tilskipun ráðsins 1999/35/EB og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/2012 frá 30. mars 2012 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn. Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar er birt í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 43, 2. ágúst 2012, bls. 51. Tilskipunin er birt í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 54, 27. september 2012, bls. 326-339.

Með reglugerð þessari öðlast gildi hér á landi:

- a. Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2011 frá 5. júlí 2011 um samþykkt starfsreglna í varanlegu samstarfi sem aðildarríkin komu á í samstarfi við framkvæmdastjórnina skv. 10. gr. tilskipunar ráðsins 2009/18/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 199/2012 frá 26. október 2012 um breytingu á XIII. viðauka við EES-samninginn, sem birtist í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 6, 24. janúar 2013, bls. 17. Framkvæmdarreglugerðin er birt í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 54, 27. september 2012, bls. 232.
- b. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1286/2011 frá 9. desember 2011 um samþykkt sameiginlegrar aðferðarfræði við rannsókn sjóslysa og atvika á sjó sem þróuð er skv. 4. mgr. 5. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/18/EB, með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka EES-samningsins, bókun 1 um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum hans. Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar er birt í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 6, 24. janúar 2013, bls. 17. Reglugerðin er birt í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 9, 7. febrúar 2013, bls. 522-526.

21. gr.

Lagastoð og gildistaka.

Reglugerð þessi er sett skv. 2. mgr. 15. gr. a., sbr. 40. gr. laga nr. 18/2013, um rannsókn samgönguslysa, með síðari breytingum.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, 26. júní 2017.

F. h. r.

Sigurbergur Björnsson.

Björn Freyr Björnsson.

I. VIÐAUKI

Innihald skýrslu um rannsókn.

FORMÁLI

Hér er skilgreint meginmarkmið rannsóknar þar sem tilgreint er að tillögur í öryggisátt skuli í engum tilvikum skapa forsendu fyrir skiptingu ábyrgðar eða sakar og að skýrslan hafi ekki verið rituð, í ljósi innihalds eða stíls, með það í huga að vera notuð við málarekstur.

(Í skýrslunni skal hvorki vísa til framburðar vitnis né tengja einhvern, sem um getur í skýrslunni, við einstakling sem hefur gefið vitnisburð meðan á rannsókn stendur).

1. SAMANTEKT

Í þessum hluta er yfirlit yfir helstu málavexti varðandi sjóslysið eða sjóatvikið: hvað, hvenær, hvar og hvernig það gerðist, hvort það hafi orðið manntjón, meiðsl, tjón á skipi, farmi eða þriðju aðilum eða hvort mengun hafi hlotist af slysinu.

2. MÁLAVEXTIR

Í þessum hluta koma fram ýmis sértæk atriði og nægilega ítarlegar upplýsingar sem rannsóknarnefnd samgönguslysa telur skipta máli, styðji greininguna og auðveldi skilning á málinu.

Þessi atriði fela einkum í sér eftirfarandi upplýsingar:

2.1. Upplýsingar um skipið

- Fáni/skipaskrá,
- auðkenni,
- helstu einkenni,
- eignarhald og stjórnun,
- smíðalýsing,
- lágmarksöryggismönnun,
- leyfilegur farmur.

2.2. Upplýsingar um sjóferð

- Viðkomuhafnir,
- tegund sjóferðar,
- upplýsingar um farm,
- mönnun.

2.3. Upplýsingar um sjóslys eða sjóatvik

- Tegund sjóslyss eða sjóatviks,
- dagsetning og tími,
- staðarákvörðun og staðsetning sjóslyss eða sjóatviks,
- ytra og innra umhverfi,
- starfsemi skips og hluti sjóferðar,
- staður um borð,
- gögn um mannlega þáttinn,
- afleiðingar (fyrir fólk, skip, farm, umhverfið og annað).

2.4. Þátttaka yfirvalda í landi og neyðarviðbrögð

- Þeir sem komu að málinu,
- aðferð sem beitt var,
- viðbragðshraði,
- aðgerðir sem gripið var til,
- árangur sem náðst hefur.

3. GREINARGERÐ

Í þessum hluta er sjóslys eða sjóatvik sett á svið með atburðarás í tímaröð í aðdraganda sjóslyss eða sjóatviks, þegar það á sér stað og í kjölfar þess þar sem tekið er mið af öllum þáttum (þ.e. einstaklingum, efni, umhverfi, búnaði eða ytri aðstæðum). Tímabilið, sem greinargerðin nær til, veltur á tímasetningu þeirra tilteknu slysaatvika sem stuðla beint að sjóslysinu eða sjóatvikinu. Þessi hluti inniheldur einnig allar viðeigandi upplýsingar um rannsóknina, þ.m.t. niðurstöður rannsókna eða prófana.

4. GREINING

Í þessum hluta er að finna nokkur sértæk atriði þar sem hvert slysaatvik er greint með athugasemdum sem tengjast niðurstöðum úr viðeigandi rannsóknum eða prófunum á meðan rannsókn stendur yfir og öryggisaðgerð sem kann þegar að hafa verið gerð til að koma í veg fyrir sjóslys.

Þessir þættir skulu t.d. taka til eftirfarandi þátta:

- tengsla slysaatviks og umhverfis,
- rangra athafna eða aðgerðaleyfis einstaklinga, atburða þar sem hættuleg efni koma við sögu, umhverfisáhrifa, bilana í búnaði og utanaðkomandi áhrifa,
- áhrifaþátta þar sem persónutengdar aðgerðir koma við sögu, starfsemi um borð, stjórnunar í landi eða reglugerða.

Á grunni greininganna og athugasemdanna verður hægt að komast að rökréttri niðurstöðu í skýrslunni, benda á alla áhrifaþætti, þ.m.t. þá sem fela í sér áhættu með tilliti til núverandi varna sem miða að því að koma í veg fyrir slysaatvik og/eða þær varnir sem miða að því að koma í veg fyrir afleiðingar eða draga úr þeim og meta hvort þær séu annaðhvort ófullnægjandi eða ekki fyrir hendi.

5. NIÐURSTÖÐUR

Í þessum hluta eru teknir saman þeir áhrifaþættir og varnir sem eru ekki fyrir hendi eða ófullnægjandi (efnislegar, virkar, táknrænar varnir eða varnir tengdar verklagsreglum) þar sem þróa skal öryggisaðgerðir til að koma í veg fyrir sjóslys.

6. ÖRYGGISTILMÆLI

Þegar við á inniheldur þessi hluti skýrslunnar öryggistilmæli, sem eru fengin á grunni greiningar og niðurstaðna sem tengjast tilteknum efnissviðum, t.d. löggjöf, hönnun, verklagsreglum, skoðunum, stjórnun, hollustuháttum og öryggi á vinnustöðum, þjálfun, viðgerðum, viðhaldi, aðstoð úr landi og neyðarviðbrögðum.

Öryggistilmælin beinast að þeim sem eru best í stakk búnir til að hrinda þeim í framkvæmd, t.d. skipaeygendur, stjórnendur, viðurkenndar stofnanir, siglingamálayfirvöld, skipaumferðarþjónusta,

neyðaraðilar, alþjóðlegar siglingamálastofnanir og evrópskar stofnanir, í því skyni að koma í veg fyrir sjóslys.

Þessi hluti inniheldur einnig öll öryggistilmæli til bráðabirgða sem kunna að hafa verið lögð fram eða hvers konar öryggisaðgerðir sem gripið er til þegar öryggisrannsókn stendur yfir.

7. VIÐBÆTUR

Þegar við á, fylgir eftirfarandi skrá um upplýsingar, sem er þó ekki tæmandi, skýrslunni í pappírformi og/eða rafrænu formi:

- ljósmyndir, hreyfimyndir, hljóðupptökur, kort, teikningar
- gildandi staðlar
- tæknileg hugtök og skammstafanir sem notaðar eru
- sérstakar öryggisrannsóknir
- ýmsar upplýsingar

II. VIÐAUKI
TILKYNNINGAGÖGN UM SJÓSLYS EÐA SJÓATVIK

(Hluti af Evrópugagnagrunni og -vettvangi fyrir sjóslys)

Athugasemd: Undirstrikaðar tölur merkja að leggja skal fram gögn fyrir hvert skip, ef fleiri en eitt skip á hlut að sjóslysi eða sjóatviki.

01. Ábyrgðaraðili/tengiliður í aðildarríki
02. Rannsakandi aðildarríkis
03. Hlutverk aðildarríkis
04. Strandríki sem verður fyrir áhrifum
05. Fjöldi ríkja sem eiga mikilla hagsmuna að gæta
06. Ríki sem eiga mikilla hagsmuna að gæta
07. Tilkynningaraðili
08. Tími tilkynningarinnar
09. Dagsetning tilkynningarinnar
10. Nafn skips
11. IMO-númer/einkennisstafir
12. Fáni skips
13. Tegund sjóslyss eða sjóatviks
14. Tegund skips
15. Dagsetning sjóslyss eða sjóatviks
16. Tími sjóslyss eða sjóatviks
17. Staðarákvörðun – breidd
18. Staðarákvörðun – lengd
19. Staðsetning sjóslyss eða sjóatviks
20. Brottfararhöfn
21. Ákvörðunarhöfn
22. Aðskildar siglingaleiðir
23. Hluti sjóferðar
24. Starfsemi skips
25. Staður um borð
26. Manntjón:
 - Áhöfn
 - Farþegar
 - Aðrir
27. Alvarleg meiðsl:
 - Áhöfn
 - Farþegar
 - Aðrir
28. Mengun
29. Tjón á skipi
30. Tjón á farmi
31. Annað tjón
32. Stutt lýsing á sjóslysi eða sjóatviki
33. Stuttur rökstuðningur fyrir því að öryggisrannsókn fari ekki fram.