

Rezolucja MSC.255 (84)

(przyjęta w dniu 16 maja 2008)

KODEKS MIĘDZYNARODOWYCH STANDARDÓW I ZALECANYCH PRAKTYK PODCZAS BADANIA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO DOTYCZĄCEGO WYPADKU LUB INCYDENTU MORSKIEGO (KODEKS BADANIA WYPADKÓW)

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

PRZYWOŁUJĄC artykuł 28(b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie funkcjonowania Komitetu,

ODNOTOWUJĄC z niepokojem, że pomimo najlepszych starań Organizacji, nadal zdarzają się wypadki i incydenty, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego,

ODNOTOWUJĄC także, że bezpieczeństwo marynarzy i pasażerów oraz ochronę środowiska morskiego mogą wzmocnić przygotowane w odpowiednim czasie, dokładne raporty wskazujące na okoliczności i przyczyny wypadków i incydentów morskich,

BIORĄC RÓWNIEŻ POD UWAGĘ znaczenie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza podpisanej w Montego Bay w dniu 10 grudnia 1982 r. oraz międzynarodowe zwyczajowe prawo morza,

UWZGLĘDNIAJĄC PONADTO obowiązki Państw bandery, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (prawidło I/21) (zwanej dalej „Konwencją”), Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (artykuł 23) oraz Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (artykuł 12), dotyczące prowadzenia badania przyczyn wypadków morskich oraz informowania Organizacji o ich wynikach,

BIORĄC POD UWAGĘ potrzebę zapewnienia, aby wszystkie bardzo poważne wypadki morskie zostały poddane badaniom,

BIORĄC RÓWNIEŻ POD UWAGĘ Wytyczne w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku morskiego (rezolucja A.987(24)),

UZNAJĄC, że badanie oraz właściwa analiza wypadków i incydentów morskich może prowadzić do zdobycia większej wiedzy na temat przyczyn wypadków i skutkować lepszymi środkami zaradczymi, w tym lepszym wyszkoleniem, dla zwiększenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego,

UZNAJĄC, że istnieje potrzeba wprowadzenia kodeksu, który zapewni - tak dalece jak prawo krajowe pozwoli - standardowe podejście do badania wypadków i incydentów morskich w celu zapobiegania im w przyszłości,

UZNAJĄC TAKŻE międzynarodowy charakter żeglugi morskiej i potrzebę współpracy pomiędzy Rządami, które są istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydemtem morskim w celu ustalenia jego przyczyn i okoliczności,

UWZGLĘDNIAJĄC rezolucję MSC.257(84), którą przyjęto zmiany do rozdziału XI-1 Konwencji, dotyczące obowiązkowego stosowania części I i II Kodeksu międzynarodowych

standardów i zalecanych praktyk postępowania w badaniu wypadków lub incydentów morskich,

ROZPATRZYWSZY na osiemdziesiątej czwartej sesji tekst proponowanego Kodeksu badania wypadków,

1. PRZYJMUJE Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w badaniu wypadków i incydentów morskich (Kodeks badania wypadków) zawarty w załączniku do niniejszej rezolucji;
2. WZYWA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji do odnotowania, że Kodeks zacznie obowiązywać z dniem 1 stycznia 2010 r., po wejściu w życie zmian w prawie XI-1/6 Konwencji;
3. ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przesłanie uwierzytelnionych kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu Kodeksu zawartego w załączniku do wszystkich Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji;
4. PONADTO ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przesłanie kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu Kodeksu zawartego w załączniku do wszystkich członków Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

**KODEKS MIĘDZYNARODOWYCH STANDARDÓW I ZALECANYCH PRAKTYK
PODCZAS BADANIA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO
DOTYCZĄCEGO WYPADKU LUB INCYDENTU MORSKIEGO
(KODEKS BADANIA WYPADKÓW)**

Spis treści

	Strona	
CZĘŚĆ I.	6	
Spis treści	4	
Strona	4	
CZĘŚĆ I.	6	4
Wstęp	6	
Rozdział 2	9	
Definicje	9	
Rozdział 3	12	
Zastosowanie rozdziałów w części II i III	12	
CZĘŚĆ II	13	
OBOWIĄZKOWE STANDARDY	13	
Rozdział 4	13	
Organ do spraw badania bezpieczeństwa morskiego	13	
Rozdział 5	13	
Powiadomienie o wypadku	13	
Rozdział 6	13	
Obowiązek badania bardzo poważnych wypadków morskich	13	
Rozdział 7	14	
Porozumienie Państwa bandery z innym Państwem istotnie zainteresowanym w celu przeprowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego	14	
Rozdział 8	14	
Uprawnienia do prowadzenia badania	14	
Rozdział 9	14	
Badania równoległe	14	
Rozdział 10	15	
Współpraca	15	
Rozdział 11	15	
Bezstronność w prowadzeniu badania wypadków	15	
Rozdział 13	16	
Projekty raportów z badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego	16	
Rozdział 14	17	
Raporty z badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego	17	
CZĘŚĆ III	17	
ZALECANE PRAKTYKI	17	
Rozdział 15	17	
Obowiązki administracyjne	17	
Rozdział 16	18	

Zasady prowadzenia badania	18
Rozdział 17	19
Badanie wypadków (innych niż bardzo poważne wypadki morskie) i incydentów morskich	19
Rozdział 18	19
Czynniki, które należy uwzględnić przy zawieraniu porozumień zgodnie z rozdziałem 7 Części II	19
Rozdział 19	20
Czyny bezprawne przeciwko bezpieczeństwu żeglugi	20
Rozdział 20	20
Powiadomienie stron zaangażowanych i wszczęcie badania	20
Rozdział 21	21
Współpraca w prowadzeniu badania	21
Rozdział 22	22
Zbieranie dowodów	22
Rozdział 23	23
Poufność informacji	23
Rozdział 24	24
Ochrona świadków i stron zaangażowanych	24
Rozdział 25	24
Projekt raportu i raport końcowy	24
Rozdział 26	25
Wznowienie badania	25

Wstęp

1. Niniejszy Kodeks zawiera i rozbudowuje najlepsze praktyki postępowania stosowane podczas badania wypadków i incydentów morskich, które zostały ustanowione w Kodeksie badania wypadków i incydentów morskich przyjętym w listopadzie 1997 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (Organizację) rezolucją A.849(20). Kodeks badania wypadków i incydentów morskich miał na celu popieranie współpracy i wspólnego podejścia do badania wypadku lub incydentu morskiego przez zainteresowane państwa.

Wprowadzenie

2. Organizacja zachęca do współpracy i uznania wzajemnych interesów za pomocą licznych rezolucji. Pierwszą z nich była Rezolucja A.173(ES.IV) (Udział w oficjalnych dochodzeniach w sprawach wypadków morskich) przyjęta w listopadzie 1968 r. Następnie przyjęte zostały kolejne rezolucje: Rezolucja A.322(IX) (Prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich) przyjęta w listopadzie 1975 r.; Rezolucja A.440(XI) (Wymiana informacji w celu prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich) oraz Rezolucja A.442(XI) (Potrzeby kadrowe i materiałowe Administracji prowadzącej dochodzenia w sprawach wypadków i przypadków naruszenia konwencji), przyjęte w listopadzie 1979 r.; Rezolucja A.637(16) (Współpraca w dochodzeniach w sprawie wypadków morskich) przyjęta w 1989 r.

3. Te poszczególne rezolucje zostały połączone i rozszerzone przez Organizację wraz z przyjęciem w 1997 r. Kodeksu badania wypadków i incydentów morskich. Rezolucja A.884(21) (Poprawki do Kodeksu badania wypadków i incydentów morskich zawartego w Rezolucji A.849(20)), przyjęta w listopadzie 1999 r., wzbogaciła Kodeks o wytyczne dotyczące badania wpływu czynnika ludzkiego.

4. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1948 r. zawierała postanowienie zobowiązujące administrację Państwa bandery do prowadzenia dochodzenia w przypadku każdego wypadku, w którym uczestniczył statek podnoszący banderę tego państwa, jeżeli dochodzenie może pomóc w identyfikacji kwestii prawnej, która mogła mieć wpływ na zaistnienie wypadku. Postanowienie to zostało utrzymane w Konwencjach SOLAS z 1960 r. i 1974 r. Było ono również zawarte w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. Ponadto, Państwa bandery mają obowiązek badania określonych wypadków i incydentów morskich, które wydarzą się na morzu otwartym¹.

Suwerenność Państwa nadbrzeżnego rozciąga się poza obszar lądu i wód wewnętrznych do granicy jego morza terytorialnego². Ta jurysdykcja daje Państwu nadbrzeżnemu nieodłączne prawo do badania wypadków i incydentów morskich związanych z jego terytorium. Większość Administracji krajowych posiada przepisy prawne regulujące badanie wypadków statków na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, niezależnie od ich bandery.

¹ Odniesienie do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), artykuł 94(7) lub wymogów międzynarodowego zwyczajowego prawa morza.

² Odniesienie do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), artykuł 2 lub wymogów międzynarodowego zwyczajowego prawa morza.

Traktowanie marynarzy

5. Ostatnio, Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) o pracy na morzu, z 2006 r. (która jeszcze nie weszła w życie), zawiera postanowienie dotyczące badania niektórych poważnych wypadków morskich, jak również określenia warunków pracy dla marynarzy. Uznając potrzebę szczególnej ochrony marynarzy podczas badania wypadków, Organizacja przyjęła w grudniu 2005 r. rezolucją A.987(24) „Wytyczne w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego”. Wytyczne zostały ogłoszone przez IMO i MOP w dniu 1 lipca 2006 r.

Przyjęcie Kodeksu

6. Od chwili przyjęcia pierwszej Konwencji SOLAS nastąpiły znaczne zmiany zarówno w strukturze międzynarodowego sektora morskiego jak i w prawie międzynarodowym. Zmiany te doprowadziły do zwiększenia liczby państw zainteresowanych wynikiem prowadzonych badań dotyczących bezpieczeństwa morskiego w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego, pogłębiając możliwości wystąpienia różnic jurysdykcyjnych i proceduralnych pomiędzy takimi państwami.

7. Przy określaniu niektórych wymagań obowiązkowych niniejszy Kodeks uznaje różnice pomiędzy prawem krajowym i międzynarodowym odnoszącym się do badania wypadków i incydentów morskich. Kodeks ma na celu ułatwienie prowadzenia obiektywnych badań dotyczących bezpieczeństwa morskiego z korzyścią dla Państw bandery, Państw nadbrzeżnych, Organizacji i całego sektora żeglugowego.

CZĘŚĆ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Rozdział 1

Cel

1.1 Celem niniejszego Kodeksu jest zapewnienie państwom wspólnego do przyjęcia podejścia w prowadzeniu badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczących wypadków i incydentów morskich. Badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie mają na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Zgodnie z definicją zawartą w niniejszym Kodeksie badania są prowadzone w celu zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Kodeks przewiduje, że państwa osiągną ten cel:

- .1 stosując spójną metodologię i podejście, umożliwiając i zachęcając, tam gdzie jest to konieczne, do prowadzenia badania w szerokim zakresie, w celu znalezienia czynników sprzyjających powstaniu wypadku oraz innych zagrożeń dla bezpieczeństwa, oraz
- .2 przekazując Organizacji raporty dla umożliwienia szerokiego rozpowszechniania informacji, które pomogą międzynarodowemu sektorowi morskiemu w rozwiązywaniu problemów dotyczących bezpieczeństwa.

1.2 Badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno być odrębne i niezależne od wszelkich innych form postępowania. Jednak celem niniejszego Kodeksu nie jest wykluczanie innych form postępowania, w tym dochodzeń prowadzonych w postępowaniu cywilnym, karnym i administracyjnym. Ponadto, w stosunku do Państwa lub Państw prowadzących badanie dotyczące bezpieczeństwa morskiego, celem Kodeksu nie jest powstrzymanie ich od przekazania pełnej relacji na temat czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego tylko dlatego, że wyniki badania mogą prowadzić do ustalenia winy lub odpowiedzialności.

1.3 Niniejszy kodeks uznaje, że zgodnie z dokumentami Organizacji, każde Państwo bandery ma obowiązek przeprowadzenia badania wypadku mającego miejsce na którymkolwiek z jego statków, jeżeli uzna, że takie postępowanie może pomóc w określeniu, jakie zmiany w obecnych przepisach są pożądane, albo jeżeli taki wypadek miał znaczny szkodliwy wpływ na środowisko. Kodeks uwzględnia również fakt, że Państwo bandery³ przeprowadzi badanie, przez lub z udziałem odpowiednio wykwalifikowanej osoby lub osób, dotyczące pewnych wypadków lub incydentów morskich zaistniałych w żegludze na morzu otwartym. Kodeks uznaje jednak również, że w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego na terytorium, łącznie z morzem terytorialnym, danego państwa, państwo to ma prawo⁴ zbadać przyczynę każdego takiego wypadku lub incydentu morskiego, który mógłby

³ Odniesienie do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), artykuł 94 lub wymogów międzynarodowego zwyczajowego prawa morza.

⁴ Odniesienie do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), artykuł 2 lub wymogów międzynarodowego zwyczajowego prawa morza

spowodować zagrożenie dla życia lub środowiska, zaangażować służby poszukiwania i ratowania Państwa nadbrzeżnego lub też w inny sposób je dotyczyć.

Rozdział 2

Definicje

Poniższe określenia użyte w obowiązkowych standardach i zalecanych praktykach podczas badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego mają następujące znaczenie.

2.1 *Agent* oznacza osobę fizyczną lub prawną, zatrudnioną w imieniu właściciela, czarterującego lub operatora statku albo właściciela ładunku, do świadczenia usług żeglugowych, w tym zarządzania statkiem będącym przedmiotem badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

2.2 *Czynnik sprzyjający* oznacza działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, bez których:

- .1 nie doszłoby do wypadku lub incydentu morskiego; lub
- .2 nie wystąpiłyby niekorzystne skutki wypadku lub incydentu morskiego lub nie byłyby one aż tak poważne;
- .3 inne działanie, zaniechanie, zdarzenie lub warunek, powiązane ze zdarzeniem o którym mowa w pkt .1 lub .2, prawdopodobnie nie miałyby miejsca.

2.3 *Państwo nadbrzeżne* oznacza państwo, na którego terytorium, w tym jego morzu terytorialnym, doszło do wypadku lub incydentu morskiego.

2.4 *Wyłączna strefa ekonomiczna* oznacza wyłączną strefę ekonomiczną w rozumieniu artykułu 55 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

2.5 *Państwo bandery* oznacza państwo, którego banderę statek ma prawo podnosić.

2.6 *Morze otwarte* oznacza morze otwarte w rozumieniu artykułu 86 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

2.7 *Strona zainteresowana* oznacza organizację lub osobę, która, zgodnie z ustaleniami Państwa (państw) prowadzącego badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, jest żywotnie zainteresowana wynikami badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, ma do nich prawo lub zgodne z prawem oczekiwania.

2.8 *Kodeks ISM* oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu przyjęty przez Organizację rezolucją A.741(18), z późniejszymi zmianami.

2.9 *Wypadek morski* oznacza zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:

- .1 śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka;
- .2 zaginięcia człowieka przebywającego na statku;
- .3 utraty, domniemanej utraty lub porzucenia statku;
- .4 poważnego uszkodzenia statku;
- .5 wejścia na mieliznę lub unieruchomienia statku albo uczestniczenia statku w kolizji;

- .6 wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze morskiej, poza statkiem, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób; lub
- .7 wyrządzenia istotnej szkody w środowisku lub zagrożenia wystąpienia takiej szkody w wyniku uszkodzenia statku lub statków.

Z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, osoby lub środowiska.

2.10 *Incydent morski* oznacza zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż wypadek morski, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, które stanowiło lub mogło stanowić, gdyby nie zostało skorygowane, zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, przebywających na nim osób albo dla środowiska.

Z tym, że incydem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, osoby lub środowiska.

2.11 *Badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego* oznacza śledztwo lub dochodzenie (bez względu na to, jak zostanie to określone przez państwo) w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, prowadzone w celu zapobiegania wypadkom i incydem morskim w przyszłości. Badanie obejmuje gromadzenie i analizę dowodów, identyfikację czynników sprzyjających i w razie potrzeby formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

2.12 *Raport z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego* oznacza raport, który zawiera:

- .1 streszczenie zawierające podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego i informację czy jego wynikiem były ofiary śmiertelne, ranni lub zanieczyszczenie środowiska;
- .2 ustalenie Państwa bandery, właściciela, operatora, armatora określonego w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem oraz towarzystwa klasyfikacyjnego (z zastrzeżeniem przepisów krajowych dotyczących poufności danych);
- .3 w stosownych przypadkach szczegółowe informacje na temat wymiarów każdego ze statków uczestniczących w wypadku oraz ich silników wraz z opisem załogi, codziennych obowiązków i innych kwestii, takich jak długość okresu pełnienia funkcji na statku;
- .4 szczegółowy opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego;
- .5 analizę i omówienie czynników sprzyjających wypadkowi w tym wszelkich czynników mechanicznych, ludzkich i organizacyjnych;
- .6 omówienie wyników badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania; oraz
- .7 w stosownych przypadkach, zalecenia mające na celu zapobieganie wypadkom i incydem morskim w przyszłości.

2.13 *Organ do spraw badania bezpieczeństwa morskiego* oznacza organ władzy państwowej odpowiedzialny za prowadzenie badań zgodnie z niniejszym Kodeksem.

2.14 *Państwo prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego* oznacza Państwo bandery lub w stosownych przypadkach Państwo lub Państwa, które przejmują

odpowiedzialność za prowadzenie badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, wzajemnie uzgodnionego, zgodnie z niniejszym Kodeksem.

2.15 *Rejestr materiałów dotyczących wypadku morskiego* oznacza następujące rodzaje materiałów zebranych w badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego:

- .1 wszelkie oświadczenia zebrane dla celów badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .2 wszelką korespondencję przekazywaną pomiędzy osobami związanymi z eksploatacją statku;
- .3 wszelkie informacje medyczne lub prywatne dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim;
- .4 wszelkie zapisy analizy informacji lub materiału dowodowego uzyskanego w trakcie prowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .5 informacje pochodzące z rejestratora podróży.

2.16 *Istotna szkoda* związana z wypadkiem morskim oznacza:

- .1 szkodę, która:
 - .1.1 znacząco wpływa na integralność strukturalną, wydajność lub cechy użytkowe infrastruktury morskiej lub statku; i
 - .1.2 wymaga poważnej naprawy lub wymiany głównego składnika lub składników; lub
- .2 zniszczenie infrastruktury morskiej lub statku.

2.17 *Marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku.

2.18 *Poważny uraz* oznacza doznany przez osobę uraz, którego następstwem jest niesprawność uniemożliwiająca normalne funkcjonowanie przez okres dłuższy niż 72 godziny, powstała w ciągu siedmiu dni od dnia, w którym osoba doznała urazu.

2.19 *Szkoda w środowisku w znacznych rozmiarach* oznacza szkodę w środowisku, która w ocenie dotkniętego nią państwa (państw) lub Państwa bandery, w zależności od okoliczności, ma poważny i szkodliwy wpływ na środowisko.

2.20 *Państwo istotnie zainteresowane* oznacza państwo:

- .1 które jest Państwem bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim; lub
- .2 które jest Państwem nadbrzeżnym zaangażowanym w wypadku lub incydencie morskim; lub
- .3 którego środowisko zostało poważnie lub znacząco uszkodzone w wyniku wypadku morskiego (w tym środowisko jego wód i terytoriów uznanych na mocy prawa międzynarodowego); lub
- .4 w którym konsekwencje wypadku lub incydentu morskiego spowodowały lub zagraziły spowodowaniem poważnych szkód dla tego państwa lub sztucznych wysp, instalacji lub konstrukcji, nad którymi ma ono prawo sprawowania jurysdykcji; lub

- .5 w którym, w wyniku wypadku morskiego, jego obywatele stracili życie lub doznali poważnych obrażeń; lub
 - .6 które ma swoim posiadaniu ważne informacje, które Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego uzna za przydatne dla celów prowadzonego badania; lub
 - .7 które z innego powodu wyraża swój interes, który zostaje uznany za istotny przez Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego.
- 2.21 *Morze terytorialne* oznacza morze terytorialne w rozumieniu sekcji 2 części II Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- 2.22 *Bardzo poważny wypadek morski* oznacza wypadek morski skutkujący całkowitą utratą statku, śmiercią lub szkodą w środowisku w znacznych rozmiarach.

Rozdział 3

Zastosowanie rozdziałów w części II i III

- 3.1 Część II niniejszego Kodeksu zawiera obowiązkowe standardy dotyczące prowadzenia badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Niektóre klauzule mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do pewnych rodzajów wypadków morskich i są obowiązkowe jedynie w przypadku badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzonych w tych właśnie przypadkach.
- 3.2 Klauzule z części III niniejszego Kodeksu mogą odwoływać się do klauzul w tej części, które mają zastosowanie tylko do niektórych wypadków morskich. Klauzule z części III mogą zalecać, aby takie klauzule były stosowane podczas prowadzenia badań w sprawach bezpieczeństwa morskiego dotyczących innych wypadków lub incydentów morskich

CZEŚĆ II

OBOWIĄZKOWE STANDARDY

Rozdział 4

Organ do spraw badania bezpieczeństwa morskiego

4.1 Rząd każdego państwa przekaze Organizacji szczegółowe informacje dotyczące organu do spraw badania bezpieczeństwa morskiego prowadzącego badania w sprawach bezpieczeństwa morskiego w tym państwie.

Rozdział 5

Powiadomienie o wypadku

5.1 Jeśli wypadek morski wydarzy się na morzu otwartym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, Państwo bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku powiadomi o nim inne Państwa istotnie zainteresowane tak szybko, jak tylko będzie to możliwe.

5.2 W przypadku wystąpienia wypadku morskiego na terytorium, w tym na morzu terytorialnym, Państwa nadbrzeżnego, Państwo bandery i Państwo nadbrzeżne powiadomią się wzajemnie oraz wspólnie powiadomią inne Państwa istotnie zainteresowane, tak szybko, jak tylko będzie to możliwe.

5.3 Brak pełnych informacji nie może powodować opóźnienia w powiadomieniu.

5.4 **Format i treść:** powiadomienie powinno zawierać jak najwięcej, dostępnych w danej chwili, następujących informacji:

- .1 nazwa statku i jego Państwo bandery;
- .2 numer identyfikacyjny IMO;
- .3 charakter wypadku morskiego;
- .4 miejsce wypadku morskiego;
- .5 datę i godzinę wypadku morskiego;
- .6 liczbę poważnie rannych lub zabitych;
- .7 skutki wypadku morskiego dla osób, mienia i środowiska; oraz
- .8 identyfikację każdego innego statku uczestniczącego w wypadku.

Rozdział 6

Obowiązek badania bardzo poważnych wypadków morskich

6.1 Badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzone jest w przypadku każdego **bardzo poważnego wypadku morskiego.**

6.2 Z zastrzeżeniem porozumień zawartych zgodnie z rozdziałem 7, Państwo bandery statku, który uczestniczył w bardzo poważnym wypadku morskim, jest odpowiedzialne za zapewnienie, aby badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego było prowadzone i zakończone zgodnie z niniejszym Kodeksem.

Rozdział 7

Porozumienie Państwa bandery z innym Państwem istotnie zainteresowanym w celu przeprowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego

7.1 Bez ograniczania prawa państw do prowadzenia własnego odrębnego badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, jeżeli wypadek morski wydarzył się na terytorium państwa, łącznie z jego morzem terytorialnym, wówczas Państwo (państwa) bandery uczestniczące w wypadku morskim i Państwo nadbrzeżne skonsultują się ze sobą w celu uzgodnienia, które z nich będzie Państwem (państwami) prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, zgodnie z wymogiem, lub zaleceniem, aby badanie prowadzone było zgodnie z niniejszym Kodeksem.

7.2 Bez ograniczania prawa państw do prowadzenia własnego badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, jeżeli wypadek morski wydarzył się na morzu otwartym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa i zaangażowane jest w nim więcej niż jedno Państwo bandery, wówczas państwa te skonsultują się ze sobą w celu uzgodnienia, które z nich będzie Państwem (państwami) prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zgodnie z wymogiem, lub zaleceniem, aby badanie prowadzone było zgodnie z niniejszym Kodeksem.

7.3 W przypadku wypadków morskich, o których mowa w pkt 7.1 lub 7.2, odpowiednie państwa mogą osiągnąć porozumienie z innym Państwem istotnie zainteresowanym, aby to właśnie państwo, lub państwa, było Państwem (państwami) prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

7.4 Przed zawarciem porozumienia, lub jeśli nie zostanie ono osiągnięte zgodnie z pkt 7.1, pkt 7.2 lub 7.3, istniejące prawa i obowiązki państw dotyczące prowadzenia badań w sprawach bezpieczeństwa morskiego, zgodnie z niniejszym Kodeksem i prawem międzynarodowym, przysługują poszczególnym stronom w prowadzeniu ich własnego badania.

7.5 Uznaje się, że Państwo bandery spełniło swoje zobowiązania wynikające z niniejszego Kodeksu, przepisy 1/21 Konwencji SOLAS oraz artykułu 94 rozdziału 7 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, jeżeli weźmie ono pełny udział w badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzonym przez inne Państwo istotnie zainteresowane.

Rozdział 8

Uprawnienia do prowadzenia badania

8.1 Wszystkie państwa zapewnią, aby przepisy ich prawa krajowego zapewniły osobie (osobom) prowadzącej badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego możliwość wejścia na statek, wysłuchania kapitana i załogi oraz wszelkich innych osób uczestniczących w wypadku oraz zebrania materiału dowodowego dla celów prowadzonego badania.

Rozdział 9

Badania równoległe

9.1 Prowadzenie przez Państwo (państwa) badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego na podstawie niniejszego Kodeksu nie narusza prawa innego Państwa istotnie zainteresowanego do prowadzenia własnego, odrębnego badania.

9.2 Uznając, że Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego będzie w stanie wywiązać się ze zobowiązań wynikających z niniejszego Kodeksu, Państwo (państwa) prowadzące badanie oraz każde inne Państwo istotnie zainteresowane, które prowadzi badanie, będzie dążyć do takiego koordynowania przebiegu swoich badań, aby uniknąć, w miarę możliwości, kolidujących ze sobą wymagań dotyczących świadków i dostępu do dowodów.

Rozdział 10

Współpraca

10.1 Wszystkie Państwa istotnie zainteresowane współpracują z Państwem (państwami) prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego w tak szerokim zakresie, w jakim jest to możliwe. Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zezwoli Państwom istotnie zainteresowanym na udział w prowadzonym badaniu w tak szerokim zakresie, w jakim jest to możliwe⁵.

Rozdział 11

Bezstronność w prowadzeniu badania wypadków

11.1 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zapewni, aby osoba (osoby) prowadząca badanie była bezstronna i obiektywna. W badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie mogą brać udziału, lub w nie ingerować, jakiegokolwiek osoby lub organizacje, których mogą dotyczyć wyniki tego badania.

12.1 W przypadku, gdy badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego wymaga od marynarza przedstawienia dowodów, dowody takie powinny być zebrane przy najbliższej możliwej okazji. Marynarz będzie mógł powrócić na statek lub zostać repatriowany przy najbliższej nadarzającej się okazji. We wszystkich takich przypadkach poszanowane będą w pełni prawa człowieka.

12.2 Wszyscy marynarze, od których wymaga się przedstawienia dowodów zostaną poinformowani o charakterze i zasadach prowadzonego badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Ponadto, marynarz do którego zwrócono się o przedstawienie dowodów, uzyska informacje, i dostęp do porady prawnej, o:

- .1 każdym potencjalnym zagrożeniu, które może go obciążyć w jakichkolwiek postępowaniach prowadzonych po przeprowadzonym badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .2 prawie do nieudzielania informacji, które mogą go obciążyć, oraz o prawie do zachowania milczenia;

⁵ Zwrot „w tak szerokim zakresie, w jakim jest to możliwe” może oznaczać, dla przykładu, że taka współpraca lub uczestnictwo będzie ograniczone, ponieważ przepisy krajowe uniemożliwiają pełną współpracę lub uczestnictwo.

- .3 wszelkiej ochronie jaka może być przyznana marynarzowi, aby zapobiec użyciu dowodów przeciwko niemu, jeśli marynarz udostępni je w trakcie badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

Rozdział 13

Projekty raportów z badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego

13.1 Z zastrzeżeniem pkt 13.2 i 13.3, tam, gdzie będzie to wymagane, Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego prześle Państwu istotnie zainteresowanemu kopię projektu raportu w celu umożliwienia temu państwu zgłoszenia uwag do jego treści.

13.2 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego jest tylko wtedy zobowiązane do zastosowania się do pkt 13.1, jeżeli Państwo istotnie zainteresowane przyjmujące raport zapewni, że nie rozpowszechni ani nie przyczyni się do rozpowszechnienia, opublikowania lub udostępnienia projektu raportu ani żadnej jego części bez wyraźnej zgody Państwa (państw) prowadzącego badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, chyba że taki raport lub dokumenty zostały już opublikowane przez Państwo (państwa) prowadzące badanie.

13.3 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie jest zobowiązane do stosowania pkt 13.1, jeżeli:

- .1 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zwróci się do Państwa istotnie zainteresowanego otrzymującego raport o potwierdzenie, że dowody zawarte w projekcie raportu nie zostaną dopuszczone w postępowaniu cywilnym lub karnym przeciwko osobie, która je przekazała; i

- .2 Państwo istotnie zainteresowane odmówi udzielenia takiego potwierdzenia.

13.4 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zwróci się do Państwa istotnie zainteresowanego o przedstawienie swoich uwag dotyczących projektu raportu w ciągu 30 dni lub w innym, wspólnie uzgodnionym terminie. Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego rozważy uwagi przed przygotowaniem raportu końcowego oraz wówczas, gdy przyjęcie lub odrzucenie uwag będzie miało bezpośredni wpływ na interes państwa, które je zgłosiło. Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powiadomi Państwo istotnie zainteresowane o sposobie w jaki uwagi te zostały przyjęte. Jeśli Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie otrzyma żadnych uwag po upływie 30 dni lub upływie wspólnie uzgodnionego terminu, wówczas będzie ono mogło przystąpić do sfinalizowania raportu.

13.5 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego będzie dążyć do zapewnienia dokładności i kompletności projektu raportu wszelkimi możliwymi środkami.

Rozdział 14

Raporty z badań w sprawie bezpieczeństwa morskiego

14.1 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego przedstawi Organizacji końcową wersję raportu z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzonego w związku z bardzo poważnym wypadkiem morskim.

14.2 W przypadku, gdy badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczy wypadku lub incydentu morskiego innego niż bardzo poważny wypadek morski, a raport z tego badania zawiera informacje, które mogą zapobiec lub zmniejszyć wagę wypadków lub incydentów morskich w przyszłości, jego końcową wersję należy przedstawić Organizacji.

14.3 W raporcie z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, o którym mowa w pkt 14.1 i 14.2, powinny być wykorzystane wszystkie informacje uzyskane w trakcie badania, z uwzględnieniem jego zakresu, w celu zapewnienia, że wszystkie istotne kwestie dotyczące bezpieczeństwa zostały uwzględnione i przekazane w taki sposób, aby w razie potrzeby można było podjąć odpowiednie działania na rzecz bezpieczeństwa.

14.4 Raport końcowy z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego udostępniany jest opinii publicznej i sektorowi żeglutowemu przez Państwo (państwa) prowadzące badanie, albo Państwo (państwa) prowadzące badanie udostępni opinii publicznej i sektorowi żeglutowemu szczególnie niezbędne do uzyskania dostępu do raportu, jeśli został on opublikowany przez inne państwo lub Organizację.

CZĘŚĆ III

ZALECANE PRAKTYKI

Rozdział 15

Obowiązki administracyjne

15.1 Państwa powinny zapewnić, aby organy do spraw badania bezpieczeństwa morskiego dysponowały wystarczającymi środkami materialnymi i finansowymi oraz odpowiednio wykwalifikowanym personelem, które umożliwią im wypełnienie obowiązków państwa do prowadzenia badania w sprawach wypadków lub incydentów morskich zgodnie z niniejszym Kodeksem.

15.2 Każda osoba (osoby) prowadząca badanie, wchodząca w skład zespołu badającego wypadki i incydenty morskie, powinna zostać wyznaczona z uwzględnieniem wymagań dotyczących umiejętności osób prowadzących badanie, określonych w rezolucji A.1070(28).

15.3 Jednakże pkt 15.2 nie wyklucza możliwości wyznaczenia do zespołu prowadzącego badanie osób posiadających niezbędne specjalistyczne umiejętności, na określony czas, ani nie wyklucza korzystania z pomocy konsultantów w celu uzyskania specjalistycznych porad dotyczących wszelkich aspektów badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

15.4 Każda osoba, która prowadzi badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego lub bierze udział w prowadzeniu takiego badania ma obowiązek działania zgodnie z niniejszym Kodeksem.

Rozdział 16

Zasady prowadzenia badania

16.1 Niezależność: badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno być prowadzone bezstronnie, aby zapewnić do niego swobodny dopływ informacji.

16.1.1 W celu osiągnięcia rezultatu, o którym mowa w pkt 16.1, osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinna być funkcjonalnie niezależna od:

- .1 stron zaangażowanych w wypadku lub incydencie morskim;
- .2 każdego, kto może podjąć decyzję o wszczęciu postępowania administracyjnego lub dyscyplinarnego przeciwko osobie lub organizacji zaangażowanej w wypadku lub incydencie morskim; oraz
- .3 postępowania sądowego.

16.1.2 Osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinna być wolna od wpływu zainteresowanych stron, wymienionych w podpunkcie 1, 2 i 3 punktu 16.1.1, w odniesieniu do:

- .1 zbierania wszelkich dostępnych informacji dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym danych z rejestratorów podróży i rejestrów pochodzących od służby kontroli ruchu statków;
- .2 analizy dowodów i określania czynników sprzyjających;
- .3 formułowania wniosków dotyczących czynników sprzyjających;
- .4 dystrybucji projektu raportu w celu zebrania uwag i przygotowania raportu końcowego; oraz
- .5 w stosownych przypadkach, formułowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

16.2 Skupienie się na bezpieczeństwie: celem badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie jest ustalenie odpowiedzialności lub winy. Jednakże osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, nie powinna wstrzymywać się od przekazania pełnej informacji na temat przyczyn wypadku tylko dlatego, że z ustaleń wynikających z badania może wynikać czyjaś wina lub odpowiedzialność.

16.3 Współpraca: tam gdzie jest to możliwe oraz zgodne z wymogami i zaleceniami niniejszego Kodeksu, w szczególności z rozdziałem 10 dotyczącym współpracy, Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno dążyć do ułatwienia maksymalnej współpracy pomiędzy Państwami istotnie zainteresowanymi i innymi osobami lub organizacjami prowadzącymi badanie wypadku lub incydentu morskiego.

16.4 Priorytet: badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno być traktowane, tak dalece jak to jest możliwe, na równi z każdym innym dochodzeniem, włączając w to dochodzenia karne prowadzone przez państwo w sprawie wypadku lub incydentu morskiego.

16.4.1 Zgodnie z pkt 16.4 osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie może być pozbawiona dostępu do dowodów w sytuacji, gdy inna osoba lub organizacja prowadzi osobne dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu morskiego.

16.4.2 Dowody, do których należy zapewnić bezpośredni dostęp powinny obejmować:

- .1 ekspertyzy i inne dane będące w posiadaniu Państwa bandery, właścicieli (armatorów) statków i towarzystw klasyfikacyjnych;
- .2 wszelkie zarejestrowane dane łącznie z danymi z rejestratorów podróży; oraz
- .3 dowody, które można uzyskać od inspektorów organów państwowych, funkcjonariuszy straży granicznej, operatorów służby kontroli ruchu statków, pilotów i innych pracowników sektora morskiego.

16.5 Zakres badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego: właściwa identyfikacja przyczyn wypadku wymaga przeprowadzenia we właściwym czasie metodycznego badania, wykraczającego daleko poza bezpośrednie dowody oraz poszukiwania ukrytych uwarunkowań, które mogą być niezwiązane z miejscem wypadku lub incydentu morskiego, i które mogą stać się powodem przyszłych wypadków i incydentów morskich. Dlatego też badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego należy postrzegać jako środek rozpoznania nie tylko bezpośrednich czynników sprzyjających, ale również ewentualnych zaniedbań mogących istnieć w całym łańcuchu odpowiedzialności.

Rozdział 17

Badanie wypadków (innych niż bardzo poważne wypadki morskie) i incydentów morskich

17.1 Badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno być prowadzone przez Państwo bandery statku, który uczestniczył w wypadku (innym niż bardzo poważny wypadek morski, o którym mowa w rozdziale 6 niniejszego Kodeksu) lub incydencie morskim, jeżeli jest prawdopodobne, że badanie dostarczy informacji, które będzie można wykorzystać w celu zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

17.2 Rozdział 7 zawiera obowiązkowe wymagania dotyczące określania, które Państwo (państwa) jest państwem prowadzącym badanie wypadku morskiego. Jeżeli zdarzenie badane zgodnie z niniejszym rozdziałem jest incydem morskim, wówczas należy postępować zgodnie z rozdziałem 7, przyjmując jego postanowienia jako zalecaną praktykę odnoszącą się do incydentów morskich.

Rozdział 18

Czynniki, które należy uwzględnić przy zawieraniu porozumień zgodnie z rozdziałem 7 Części II

18.1 Jeżeli Państwo (państwa) bandery, Państwo nadbrzeżne (jeżeli jest zaangażowane) lub inne Państwa istotnie zainteresowane dążą do zawarcia porozumienia, zgodnie z rozdziałem 7 Części II, na temat tego, które Państwo (lub państwa) zostanie Państwem (państwami) prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego zgodnie z niniejszym Kodeksem, następujące czynniki powinny być wzięte pod uwagę:

- .1 czy do wypadku lub incydentu morskiego doszło na terytorium, w tym na morzu terytorialnym, Państwa;
- .2 czy statek lub statki uczestniczące w wypadku lub incydencie morskim, do którego doszło na morzu otwartym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, wpłynęły później na morze terytorialne Państwa;

- .3 zasoby i zaangażowanie wymagane od Państwa bandery i innych Państw istotnie zainteresowanych;
- .4 potencjalny zakres badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego i możliwości Państwa bandery lub innego Państwa istotnie zainteresowanego do objęcia tego zakresu;
- .5 potrzebę osoby (osób) prowadzącej badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego uzyskania dostępu do dowodów i wybranie Państwa lub Państw mających największą możliwość zapewnienia takiego dostępu;
- .6 wszelkie postrzegane lub faktyczne niekorzystne skutki wypadku lub incydentu morskiego dla innych Państw;
- .7 obywatelstwo członków załogi, pasażerów i innych osób dotkniętych wypadkiem lub incydemem morskim.

Rozdział 19

Czyny bezprawne przeciwko bezpieczeństwu żeglugi

19.1 Jeżeli w trakcie badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego zaistnieje podejrzenie lub stanie się wiadomym, że popełniono przestępstwo na podstawie artykułu 3, *3bis*, *3ter* lub *3quater* Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, z 1988 r., organ prowadzący badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinien natychmiast starać się zapewnić, aby poinformowane zostały o tym organy zajmujące się ochroną na morzu w Państwie (państwach), którego to dotyczy.

Rozdział 20

Powiadomienie stron zaangażowanych i wszczęcie badania

20.1 W przypadku wszczęcia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego zgodnie z niniejszym Kodeksem, kapitan, właściciel (armator) i agent statku, który uczestniczył w wypadku lub incydencie morskim, którego dotyczy badanie, powinien zostać poinformowany tak szybko, jak to jest możliwe, o:

- .1 wypadku lub incydencie morskim podlegającym badaniu;
- .2 czasie i miejscu, w którym rozpocznie się badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .3 nazwie i danych kontaktowych organu (organów) prowadzącego badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .4 szczegółowych informacjach dotyczących ustawodawstwa, na podstawie którego będzie prowadzone badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .5 prawach i obowiązkach stron, których dotyczy badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .6 prawach i obowiązkach Państwa lub Państw prowadzących badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

20.2 Każde państwo powinno opracować standardowy dokument zawierający informacje zawarte w pkt 20.1, który może być przekazany kapitanowi, agentowi i właścicielowi (armatorowi) statku drogą elektroniczną.

20.3 Uznając fakt, że każdy statek uczestniczący w wypadku lub incydencie morskim powinien kontynuować żeglugę i nie powinien mieć opóźnienia większego niż jest to absolutnie konieczne, Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno rozpocząć badanie tak szybko, jak tylko jest to możliwe, bez niepotrzebnego opóźniania statku.

Rozdział 21

Współpraca w prowadzeniu badania

21.1 Zalecenia zawarte w niniejszym rozdziale należy stosować zgodnie z zasadami określonymi w rozdziałach 10 i 11 niniejszego Kodeksu.

21.2 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno zapewnić odpowiednie ramy określające:

- .1 wyznaczanie osób do prowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, łącznie z osobą kierującą tym badaniem;
- .2 zapewnienie właściwego wsparcia dla członków zespołu prowadzącego badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .3 rozwój strategii prowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego we współpracy z innymi Państwami istotnie zainteresowanymi;
- .4 zapewnienie zgodności metodologii stosowanej w trakcie prowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego z zaleceniami zawartymi w rezolucji A.1075(28), z późniejszymi zmianami;
- .5 zapewnienie, że badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego uwzględnia wszelkie zalecenia lub dokumenty opublikowane przez Organizację lub Międzynarodową Organizację Pracy, istotne dla prowadzenia badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego; oraz
- .6 zapewnienie, że badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego uwzględnia procedury zarządzania bezpieczeństwem i politykę bezpieczeństwa armatora statku, w rozumieniu Kodeksu ISM.

21.3 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno pozwolić Państwu istotnie zainteresowanemu na wzięcie udziału w tych częściach badania, które są dla niego istotne, na tyle na ile jest to możliwe.

21.3.1 Udział przedstawicieli Państwa istotnie zainteresowanego powinien obejmować umożliwienie:

- .1 wysłuchania świadków;
- .2 przeglądania i badania dowodów i sporządzania kopii dokumentów;
- .3 składania wniosków w odniesieniu do dowodów, wypowiedzania się i wprowadzania swoich uwag do raportu końcowego; oraz

.4 otrzymania projektu raportu oraz raportu końcowego z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

21.4 W zakresie, w jakim jest to możliwe⁶, Państwa istotnie zainteresowane powinny wspierać Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego w uzyskaniu dostępu do informacji istotnych dla prowadzonego badania. W zakresie, w jakim jest to możliwe, osobie (osobom) prowadzącej badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, należy zapewnić dostęp do inspektorów organ państwowych, funkcjonariuszy straży granicznej, operatorów służby kontroli ruchu statków, pilotów i innych pracowników sektora morskiego Państwa istotnie zainteresowanego.

21.5 Państwo bandery statku, który uczestniczył w wypadku lub incydencie morskim, powinno ułatwić dostęp do załogi statku osobie (osobom) prowadzącej badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

Rozdział 22

Zbieranie dowodów

22.1 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie powinno niepotrzebnie zatrzymywać statku w celu zebrania na nim dowodów lub zabierać oryginalnych dokumentów lub urządzeń, chyba że jest to niezbędne dla celów badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Tam gdzie jest to możliwe osoby prowadzące badanie powinny robić kopie dokumentów.

22.2 Osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinna zabezpieczyć zapisy z przesłuchań i inne dowody zebrane w trakcie prowadzonego badania w sposób uniemożliwiający dostęp do nich osobom, którym nie są one potrzebne do celów tego badania.

22.3 Osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinna efektywnie wykorzystać wszelkie dane, w tym dane z rejestratorów podróży, o ile są zainstalowane. Dane z rejestratorów podróży należy udostępnić osobie (osobom) prowadzącej badanie lub osobie przez nią wskazanej .

22.3.1 W przypadku, gdy Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie posiada odpowiednich urządzeń do odczytu danych z rejestratora, Państwo które posiada takie możliwości powinno zaproponować swoje usługi, mając należyty wzgląd na:

.1 dostępność zasoby; .2 możliwości urządzenia odczytującego; .3 aktualność odczytu; oraz .4 lokalizację urządzenia odczytującego.

⁶Zwrot „w zakresie, w jakim jest to możliwe” może oznaczać, dla przykładu, że taka współpraca lub uczestnictwo będzie ograniczone, ponieważ przepisy krajowe uniemożliwiają pełną współpracę lub uczestnictwo.

Rozdział 23

Poufność informacji

23.1 Państwa powinny zapewnić, że osoba (osoby) prowadząca badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego ujawni informacje z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego, tylko wtedy gdy:

- .1 jest to konieczne lub wskazane ze względu na bezpieczeństwo transportu oraz jest brany pod uwagę wpływ ujawnienia informacji na dostępność w przyszłości informacji dotyczących bezpieczeństwa dla badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego; lub
- .2 ujawnienie jest dozwolone zgodnie z niniejszym Kodeksem⁷.

23.2 Państwa uczestniczące w badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego zgodnie z niniejszym Kodeksem powinny zapewnić, że żadne informacje z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego znajdujące się w ich posiadaniu nie zostaną ujawnione w postępowaniu karnym, cywilnym, dyscyplinarnym ani administracyjnym, chyba że:

- .1 właściwy organ wymiaru sprawiedliwości w Państwie uzna, że niekorzystny wpływ jaki ujawnienie tych informacji mogłoby mieć na bieżące lub przyszłe badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, w kraju lub za granicą, jest podrzędny wobec interesu publicznego w wymierzeniu sprawiedliwości; oraz⁸
- .2 w stosownych okolicznościach Państwo, które dostarczyło informacje z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego dla celów badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego zezwoli na ich ujawnienie.

23.3 Materiały dotyczące wypadku morskiego powinny być włączone do raportu końcowego, lub jego załączników, tylko wówczas, gdy jest to istotne dla analizy wypadku lub incydentu morskiego. Część materiałów, które nie są związane z wypadkiem i nie są ujęte w raporcie końcowym, nie powinna być ujawniana.

23.4 Państwa mogą dostarczyć informacje pochodzące z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego Państwu istotnie zainteresowanemu jedynie wówczas, gdy czynność ta nie

⁷ * Państwa uznają zalety związane z zachowaniem poufności danych pochodzących z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego, w przypadku gdy trzeba się nimi podzielić z osobami z zewnątrz w celu realizacji badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Przykładem może być konieczność przekazania informacji z rejestru ekspertowi zewnętrznemu w celu ich analizy lub uzyskania dodatkowej opinii. Zachowanie poufności ma na celu zapewnienie, że informacje nie zostaną ujawnione w niewłaściwym celu, innym niż badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, wówczas gdy nie określono sposobu w jaki informacje te mogą pomóc w określeniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego. Niewłaściwe ujawnienie informacji może spowodować obarczenie winą lub odpowiedzialnością strony zaangażowane w wypadku lub incydencie morskim.

⁸ Przykłady, w których należy ujawnić informacje pochodzące z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego w postępowaniu karnym, cywilnym, dyscyplinarnym lub administracyjnym mogą obejmować:

1 przypadek, w którym osoba, która jest podmiotem postępowania działała z zamiarem spowodowania szkody; lub

2 przypadek, w którym osoba, która jest podmiotem postępowania zdawała sobie sprawę z istotnego ryzyka, że szkoda wystąpi i uwzględniając znane tej osobie okoliczności podjęcie tego ryzyka było nieuzasadnione.

podważy integralności i wiarygodności jakiegokolwiek badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego prowadzonego przez Państwo lub Państwa przekazujące te informacje.

23.4.1 Państwo udzielające informacji pochodzących z rejestru materiałów dotyczących wypadku morskiego może zażądać, aby państwo otrzymujące te informacje zobowiązało się do zachowania poufności.

Rozdział 24

Ochrona świadków i stron zaangażowanych

24.1 Jeżeli jakaś osoba ma prawny obowiązek przedstawienia dowodów do celów badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, a dowody te mogą ją obciążyć, nie powinny one, na tyle, na ile pozwala na to prawo krajowe, zostać dopuszczone w postępowaniu cywilnym lub karnym przeciwko tej osobie.

24.2 Osoba, od której żąda się dowodu, powinna zostać poinformowana o charakterze i zasadach prowadzonego badania. Taką osobę należy poinformować i zapewnić jej pomoc prawną w zakresie:

- .1 wszelkiego potencjalnego zagrożenia, które może ją obciążyć w jakichkolwiek postępowaniach prowadzonych po przeprowadzonym badaniu w sprawie bezpieczeństwa morskiego;
- .2 prawa do nieudzielania informacji, które mogą ją obciążyć oraz o prawie do zachowania milczenia;
- .3 wszelkiej ochrony jaka może być przyznana tej osobie, aby zapobiec użyciu dowodów przeciwko niej, jeśli osoba ta udostępni je w trakcie badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

Rozdział 25

Projekt raportu i raport końcowy

25.1 Raporty z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinien być sporządzony tak szybko, jak jest to możliwe.

25.2 W przypadku gdy strony zainteresowane wypadkiem zwrócą się z takim wnioskiem, i jest to możliwe, Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno wysłać do zainteresowanych stron kopię projektu raportu z przeprowadzonego badania w celu uzyskania ich uwag. Jednakże zalecenie to nie ma zastosowania w przypadku, gdy nie ma gwarancji, że strona zainteresowana nie rozpowszechni lub nie dopuści do rozpowszechnienia, nie opublikuje ani nie udzieli dostępu do projektu raportu z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, ani żadnej jego części, bez wyraźnej zgody Państwa prowadzącego badanie.

25.3 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno dać stronie zainteresowanej 30 dni lub określić inny, wspólnie uzgodniony czas, na przedstawienie uwag dotyczących raportu z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno rozpatrzyć uwagi przed przygotowaniem raportu końcowego z badania, a gdy przyjęcie lub odrzucenie uwag będzie miało bezpośredni wpływ na interes strony zainteresowanej, która je wniosła, Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego

powinno powiadomić stronę zainteresowaną o sposobie, w jaki odniosło się do uwag. Jeżeli państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego nie otrzyma żadnych uwag po upływie 30 dni lub innego, wspólnie uzgodnionego, terminu może przystąpić do sfinalizowania raportu⁹ z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

25.4 W przypadku, gdy jest to dozwolone przez prawo krajowe Państwa przygotowującego raport z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, należy zapobiegać, aby projekt raportu lub raport końcowy dopuszczone zostały jako dowód w postępowaniu związanym z wypadkiem lub incydem morskim, które może prowadzić do zastosowania środków dyscyplinarnych, skazania w postępowaniu karnym lub określenia odpowiedzialności cywilnej.

25.5 Na każdym etapie badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego można zalecić tymczasowe środki bezpieczeństwa.

25.6 W przypadku, gdy Państwo istotnie zainteresowane nie zgadza się z całością lub z częścią raportu końcowego z badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego, może ono przedstawić Organizacji własny raport.

Rozdział 26

Wznowienie badania

26.1 Państwo (państwa) prowadzące badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, które zakończyło badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, powinno zrewidować jego wyniki i rozważyć wznowienie badania, gdy pojawią się nowe dowody, które mogą istotnie zmienić analizę i wypracowane wnioski.

26.2 W przypadku gdy nowe, ważne dowody odnoszące się do wypadku lub incydemu morskiego zostaną przedstawione Państwu (państwom), które zakończyło badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego, dowody powinny być w pełni ocenione i przekazane innym Państwom istotnie zainteresowanym dla dokonania ich właściwej oceny.

****CŁ****

⁹Zob. rozdział 13, którego postanowienia dotyczące przekazywania raportów stronom zainteresowanym na ich wniosek mogą alternatywnie być uwzględnione jako postanowienia obowiązkowe.