

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.255(84) (принята 16 мая 2008 года)

ОДОБРЕНИЕ КОДЕКСА МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИИ ИЛИ ИНЦИДЕНТА НА МОРЕ (КОДЕКС РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ)

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ с беспокойством, что, несмотря на предпринимаемые Организацией усилия, продолжают происходить аварии и инциденты, приводящие к гибели людей и судов, а также загрязнению морской среды,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что безопасность моряков и пассажиров и защиту морской среды можно повысить путем подготовки своевременных и точных докладов, указывающих обстоятельства и причины аварий и инцидентов на море,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ важность Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, принятой в Монтего-Бее 10 декабря 1982 года, и обычного международного морского права,

ОТМЕЧАЯ, КРОМЕ ТОГО, ответственность государства флага судна согласно положениям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (правило I/21) (далее именуемой «Конвенция»), Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (статья 23) и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (статья 12) в отношении проведения расследований аварий и передачи в Организацию соответствующих результатов,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ необходимость обеспечения того, чтобы все очень серьезные аварии на море были расследованы,

ПРИНИМАЯ ТАКЖЕ ВО ВНИМАНИЕ Руководство по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии (резолюция A.987 (24)),

ПРИЗНАВАЯ, что в результате расследования и надлежащего анализа аварий и инцидентов на море можно достичь большего понимания причин аварий и принять меры по исправлению ситуации, включая повышение уровня подготовки персонала, в целях повышения безопасности человеческой жизни на море и улучшения защиты морской среды,

УЧИТЫВАЯ необходимость в кодексе, обеспечивающем, насколько позволяет национальное законодательство, стандартный подход к расследованию аварий и инцидентов на море, с целью предотвращения в будущем аварий и инцидентов на море,

УЧИТЫВАЯ ТАКЖЕ международный характер судоходства и необходимость сотрудничества между правительствами, существенные интересы которых затронуты авариями и инцидентами на море, в целях установления обстоятельств и причин этих аварий и инцидентов,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.257(84), которой он принял поправки к главе XI-1 Конвенции с целью придать частям I и II Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море обязательную силу согласно Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят четвертой сессии текст предложенного Кодекса расследования аварий,

1. ПРИНИМАЕТ Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий), приведенный в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что Кодекс вступает в силу по вступлении в силу 1 января 2010 года поправок к правилу XI-1/6 Конвенции;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря Организации направить заверенные копии настоящей резолюции и содержащийся в приложении текст Кодекса всем Договаривающимся правительствам Конвенции;
4. ДАЛЕЕ ПРОСИТ Генерального секретаря Организации направить копии настоящей резолюции и текста Кодекса, содержащегося в приложении, всем членам Организации, не являющимся Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

КОДЕКС МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИИ ИЛИ ИНЦИДЕНТА НА МОРЕ (КОДЕКС РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ)

Содержание

	Стр.
Вступление	4
Часть I – Общие положения	6
Глава 1 – Цель	6
Глава 2 – Определения	7
Глава 3 – Применение глав в частях II и III	10
Часть II – Обязательные стандарты	11
Глава 4 – Расследующий орган	11
Глава 5 – Уведомление	11
Глава 6 – Требование расследовать очень серьезные аварии на море	11
Глава 7 – Соглашение между государством флага судна и другим существенно заинтересованным государством о проведении расследования	12
Глава 8 – Полномочия расследования	12
Глава 9 – Параллельные расследования	13
Глава 10 – Сотрудничество	13
Глава 11 – Независимость расследования от указаний со стороны	13
Глава 12 – Получение свидетельских показаний от моряков	13
Глава 13 – Проекты докладов о расследованиях	14
Глава 14 – Доклады о расследованиях	15
Часть III – Рекомендуемая практика	15
Глава 15 – Административные обязанности	15
Глава 16 – Принципы расследования	16
Глава 17 – Расследование аварий (иных, чем очень серьезные аварии) и инцидентов на море	17
Глава 18 – Факторы, рекомендуемые для принятия во внимание при заключении соглашения согласно главе 7 части II	18
Глава 19 – Акты незаконного вмешательства	18
Глава 20 – Уведомление вовлеченных сторон и начало расследования	19
Глава 21 – Координация расследования	19
Глава 22 – Сбор доказательств	20
Глава 23 – Конфиденциальность информации	21
Глава 24 – Защита свидетелей и вовлеченных сторон	22
Глава 25 – Проект доклада и окончательный доклад	23
Глава 26 – Повторное расследование	24

Вступление

1 Настоящий Кодекс объединяет передовую практику расследования аварий и инцидентов на море, установленную Кодексом по расследованию морских аварий и инцидентов, принятым в ноябре 1997 года Международной морской организацией (Организация) резолюцией A.849(20), и основан на этой практике. Целью указанного Кодекса является поощрение сотрудничества и общего подхода государств к расследованиям аварий и инцидентов на море.

История вопроса

2 Организация поощряет сотрудничество и признание взаимного интереса посредством большого количества резолюций. Первой была резолюция A.173(ES.IV) (Участие в официальных расследованиях морских аварий), принятая в ноябре 1968 года. Затем последовали другие резолюции, в том числе резолюция A.322(IX) (Проведение расследований аварий), принятая в ноябре 1975 года, резолюция A.440(XI) (Обмен информацией в целях проведения расследований морских аварий) и резолюция A.442(XI) (Персонал и материальные ресурсы, необходимые Администрациям для расследования аварий и нарушений конвенций), принятые в ноябре 1979 года, а также резолюция A.637(16) (Сотрудничество в расследованиях морских аварий), принятая в 1989 году.

3 Эти отдельные резолюции были объединены и расширены Организацией посредством принятия Кодекса по расследованию морских аварий и инцидентов. Резолюция A.884(21) (Поправки к Кодексу по расследованию морских аварий и инцидентов, принятому резолюцией A.849(20)), принятая в ноябре 1999 года, расширила Кодекс, включив в него руководство по расследованию человеческого фактора.

4 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1948 года включала положение, требующее от администраций государства флага судна проводить расследование любой аварии, которую потерпело судно под флагом этого государства, если расследование может помочь в выявлении того, являются ли регулятивные нормы способствующим фактором. Это положение было сохранено в конвенциях СОЛАС 1960 и 1974 годов. Оно также было включено в Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года. Более того, от государства флага судна требуется расследовать определенные аварии и инциденты, происшедшие в открытом море.*

5 Суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод**, до внешней границы его территориального моря. Эта юрисдикция дает прибрежному государству неотъемлемое право расследовать аварии и инциденты на море, связанные с его территорией. Большинство национальных администраций имеют юридические положения, охватывающие расследование связанного с судоходством инцидента, происшедшего во внутренних водах и территориальном море, независимо от флага судна.

Обращение с моряками

* См. статью 94 (7) Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) или требования международного и обычного права.

** См. статью 2 Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) или требования международного и обычного права.

6 Совсем недавно Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года Международной организации труда (которая еще не вступила в силу) предусматривает положение о расследовании некоторых серьезных аварий на море, а также устанавливает условия труда моряков. Признавая необходимость в особой защите моряков в ходе расследования, Организация приняла в декабре 2005 года резолюцией A.987(24) «Руководство по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии». Руководство было распространено ИМО и МОТ 1 июля 2006 года.

Принятие Кодекса

7 Со времени принятия первой Конвенции СОЛАС произошли значительные изменения в структуре международного судоходства и в международном праве. Эти изменения потенциально увеличили число государств, заинтересованных в процессе и результатах расследований аварий на море, повысив вероятность возникновения юридических и других процедурных разногласий между затронутыми государствами.

8 Настоящий Кодекс, устанавливая некоторые обязательные требования, в то же время признает различия в международном и национальном праве в отношении расследования аварий и инцидентов на море. Кодекс рассчитан на то, чтобы содействовать объективному проведению расследований на благо государств флага, прибрежных государств, Организации и отрасли судоходства в целом.

ЧАСТЬ 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава 1

ЦЕЛЬ

1.1 Целью настоящего Кодекса является обеспечение того, чтобы государства применяли общий подход при проведении расследований аварий и инцидентов на море. Эти расследования не преследуют цель распределить вину или установить ответственность. Напротив, расследование, как определено в настоящем Кодексе, является расследованием, проводимым с целью предотвращения аварий и инцидентов на море в будущем. Кодекс предусматривает, что эта задача будет достигнута государствами посредством:

- .1 применения последовательной методологии и подхода, что позволит провести широкое расследование, при необходимости, в интересах выявления причинных факторов и других рисков в отношении безопасности и будет поощрять такое расследование; и
- .2 представления в Организацию докладов, что позволит обеспечить широкое распространение информации, помогающей отрасли международного судоходства решать вопросы безопасности.

1.2 Любое такое расследование должно проводиться отдельно и независимо от любой другой формы расследования. Однако цель настоящего Кодекса состоит не в том, чтобы препятствовать любым другим расследованиям, которые проводятся в рамках гражданского, уголовного и административного производства. Кроме того, Кодекс не предусматривает, чтобы государство или государства, проводящие расследование, воздерживались от полного доклада о причинных факторах аварии или инцидента на море под тем предлогом, что на основании выводов могут быть установлены вина или ответственность.

1.3 Настоящий Кодекс признает, что согласно документам Организации каждое государство флага обязано проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из его судов, если оно считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в действующие правила, или если такая авария оказала значительное вредное воздействие на окружающую среду. Кодекс также принимает во внимание, что государство флага судна организует^{*} расследование лицом или лицами подходящей квалификации или под их руководством определенных аварий или навигационных инцидентов в открытом море. Однако Кодекс также признает, что если авария или инцидент на море происходят в пределах территории государства, включая территориальное море, такое государство имеет право^{**} расследовать причину любой аварии или инцидента, которые могут представлять опасность для человеческой жизни или причинить вред окружающей среде, требовать вмешательства поисково-спасательных властей прибрежного государства или иным образом затрагивать интересы прибрежного государства.

* См. статью 94 Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) или требования международного и обычного права.

** См. статью 2 Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) или требования международного и обычного права.

Глава 2

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Если нижеследующие термины используются в обязательных стандартах и рекомендуемой практике при расследованиях, они имеют следующие значения:

2.1 *Агент* означает любое физическое или юридическое лицо, участвующее от имени собственника, фрахтователя или оператора судна, или собственника груза, в предоставлении услуг в сфере судоходства, включая договоренности по менеджменту судна, которое является объектом расследования.

2.2 *Причинный фактор* означает действия, бездействие, события или условия, без которых:

- .1 авария или инцидент на море не могли бы произойти; или
- .2 тяжелые последствия, связанные с аварией или инцидентом на море, вероятно, не могли бы иметь места или не были бы настолько серьезными;
- .3 иное действие, бездействие или условие, связанные с результатом события, упомянутого в пункте .1 или .2, вероятно, не имели бы места.

2.3 *Прибрежное государство* означает государство, на территории, включая территориальное море, которого произошли авария или инцидент на море.

2.4 *Исключительная экономическая зона* означает исключительную экономическую зону, как она определена в статье 55 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

2.5 *Государство флага* означает государство, под флагом которого судно имеет право плавания.

2.6 *Открытое море* означает открытое море, как оно определено в статье 86 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

2.7 *Заинтересованная сторона* означает организацию или отдельное лицо, которые, как определено расследующим государством, имеют значительный интерес, права или законные ожидания в отношении результатов расследования.

2.8 *Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)* означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией резолюцией A.741(18) с поправками.

2.9 *Авария на море* означает событие или последовательность событий, результатом которых является любое из нижеперечисленного, происшедшего в непосредственной связи с эксплуатацией судна:

- .1 гибель человека или серьезное телесное повреждение;
- .2 потеря человека с судна;

- .3 гибель, предполагаемая гибель или оставление судна;
- .4 повреждение судна;
- .5 посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении;
- .6 повреждение морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица; или
- .7 серьезный ущерб окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов.

Однако термин «авария на море» не включает умышленное действие или бездействие с намерением причинить вред безопасности судна, отдельному лицу или окружающей среде.

2.10 *Инцидент на море* означает событие или последовательность событий, иных чем авария на море, произошедших в непосредственной связи с эксплуатацией судна, которые угрожали или, не будучи предотвращены, могли бы угрожать безопасности судна, людей на судне либо любого иного лица или окружающей среды.

Однако термин «инцидент на море» не включает умышленное действие или бездействие с намерением причинить вред безопасности судна, отдельному лицу или окружающей среде.

2.11 *Расследование* означает расследование или дознание (смотря по тому, как его именует государство) аварии или инцидента на море, проводимое с целью предотвращения в будущем аварий и инцидентов на море. Расследование включает сбор и анализ доказательств, выявление причинных факторов и выработку, при необходимости, рекомендаций по вопросам безопасности.

2.12 *Доклад о расследовании* означает доклад, который содержит:

- .1 краткое изложение фактов аварии или инцидента на море с указанием произошедших в результате этих событий случаев смерти, телесных повреждений или загрязнения;
- .2 название государства флага, владельцев, операторов, компании, указанной в Свидетельстве об управлении безопасностью, и классификационного общества (с соблюдением национального законодательства относительно конфиденциальности);
- .3 относящиеся к делу сведения о размерениях и двигателях любого вовлеченного судна, вместе с описанием экипажа, организации работ и других вопросов, таких как стаж работы на этом судне;
- .4 подробное изложение обстоятельств аварии или инцидента на море;
- .5 анализ и комментарии причинных факторов, включая любые технические, человеческие и организационные факторы;

- .6 обсуждение результатов расследования, включая выявление вопросов безопасности и выводы расследования; и
- .7 при необходимости, рекомендации с целью предотвращения аварий и инцидентов на море в будущем.

2.13 *Расследующий орган* означает орган в государстве, ответственный за проведение расследований в соответствии с настоящим Кодексом.

2.14 *Расследующее(ие) государство(а)* означает государство флага или, если применимо, государство или государства, которые по взаимному согласию приняли ответственность за проведение расследования в соответствии с настоящим Кодексом.

2.15 *Документ расследования* означает следующие типы документов, собранные для проведения расследования:

- .1 все показания, полученные в целях расследования;
- .2 весь обмен информацией между лицами, связанными с эксплуатацией судна;
- .3 вся медицинская информация или информация личного характера в отношении лиц, вовлеченных в аварию или инцидент на море;
- .4 все документы с анализом информации или доказательным материалом, полученные в ходе расследования;
- .5 информация прибора регистрации данных о рейсе.

2.16 *Существенный ущерб* в отношении аварии на море означает:

- .1 Повреждение, которое:
 - .1.1 значительно ухудшает конструктивную целостность, работу или эксплуатационные характеристики морской инфраструктуры или судна; и
 - .1.2 требует существенного ремонта или замены существенного компонента или компонентов; или
- .2 разрушение морской инфраструктуры или судна.

2.17 *Моряк* означает любое лицо, нанятое или работающее в любом качестве на судне.

2.18 *Серьезное телесное повреждение* означает полученное лицом телесное повреждение, в результате которого это лицо стало нетрудоспособным на период времени свыше 72 часов, начинающийся в течение семи дней со дня получения телесного повреждения.

2.19 *Серьезный ущерб окружающей среде* означает ущерб окружающей среде, который, согласно оценке затронутого(ых) государства(государств) или государства флага, в зависимости от случая, привел к существенному вредному воздействию на окружающую среду.

2.20 *Существенно заинтересованное государство* означает государство:

- .1 которое является государством флага судна, вовлеченного в аварию или инцидент на море; или
- .2 которое является прибрежным государством, затронутым аварией или инцидентом на море; или
- .3 окружающая среда которого была опасно или в значительной степени загрязнена аварией (включая окружающую среду его вод и территорий, признанных по международному праву); или
- .4 в котором последствия аварии или инцидента на море причинили или угрожали причинить серьезный ущерб этому государству или искусственным островам, установкам или сооружениям, над которыми оно имеет право осуществлять юрисдикцию; или
- .5 в котором в результате аварии на море погибли или получили серьезные телесные повреждения граждане этого государства; или
- .6 располагающее важной информацией, которую расследующее(ие) государство(государства) считает(ют) полезной для расследования; или
- .7 по какой-либо иной причине заявляющее о своей заинтересованности, которую расследующее(ие) государство(государства) считает(ют) значительной.

2.21 *Территориальное море* означает территориальное море, как оно определено в разделе 2 Части II Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

2.22 *Очень серьезная авария на море* означает аварию, повлекшую за собой полную гибель судна или смерть человека либо причинившую серьезный ущерб окружающей среде.

Глава 3

ПРИМЕНЕНИЕ ГЛАВ В ЧАСТЯХ II И III

3.1 Часть II настоящего Кодекса содержит обязательные стандарты расследования. Некоторые положения применяются только в отношении определенных категорий аварий на море и являются обязательными только для расследований этих аварий.

3.2 Положения в части III настоящего Кодекса могут содержать ссылки на положения настоящей части, которые применяются только к определенным авариям на море. Эти положения в части III могут содержать рекомендации о том, чтобы такие положения применялись при расследовании других аварий или инцидентов на море.

ЧАСТЬ II

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ

Глава 4

РАССЛЕДУЮЩИЙ ОРГАН

4.1 Правительство каждого государства должно предоставить Организации подробную информацию о контактном адресе расследующего(их) органа(ов), проводящего(их) расследования в его государстве.

Глава 5

УВЕДОМЛЕНИЕ

5.1 Если авария происходит в открытом море или в исключительной экономической зоне, государство флага вовлеченного судна или судов должно как можно скорее уведомить другие существенно заинтересованные государства.

5.2 Если авария происходит в пределах территории, включая территориальное море прибрежного государства, государство флага судна или судов и прибрежное государство должны как можно скорее уведомить друг друга и каждое из них – другие существенно заинтересованные государства.

5.3 Уведомление не должно задерживаться из-за отсутствия всей информации.

5.4 **Формат и содержание:** уведомление должно содержать как можно больше из имеющейся под рукой следующей информации:

- .1 название судна и его государство флага;
- .2 идентификационный номер ИМО судна;
- .3 характер аварии;
- .4 место аварии;
- .5 дата и время аварии;
- .6 число получивших серьезные телесные повреждения или погибших людей;
- .7 последствия аварии для отдельных лиц, имущества и окружающей среды; и
- .8 идентификационные данные любого другого вовлеченного судна.

Глава 6

ТРЕБОВАНИЕ РАССЛЕДОВАТЬ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ НА МОРЕ

6.1 Должно проводиться расследование каждой очень серьезной аварии на море.

6.2 С соблюдением любого соглашения, заключенного в соответствии с главой 7, государство флага судна, вовлеченного в очень серьезную аварию на море, несет

ответственность за обеспечение того, чтобы расследование проводилось и завершалось в соответствии с настоящим Кодексом.

Глава 7

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ ФЛАГА СУДНА И ДРУГИМ СУЩЕСТВЕННО ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ ГОСУДАРСТВОМ О ПРОВЕДЕНИИ РАССЛЕДОВАНИЯ

7.1 Без ограничения прав государств на проведение своего отдельного расследования, если авария происходит в пределах территории государства, включая его территориальное море, государство(а) флага судна(судов), вовлеченного(ых) в аварию, и прибрежное государство должны проконсультироваться с целью заключения соглашения о том, какое государство(а) будет расследующим государством(ами), в соответствии с обязанностью, или выполняя рекомендацию, провести расследование согласно настоящему Кодексу.

7.2 Без ограничения прав государств на проведение своего отдельного расследования, если авария происходит в открытом море или в исключительной экономической зоне государства и если вовлеченными оказываются более одного государства флага, то эти государства должны проконсультироваться с целью заключения соглашения о том, какое государство или государства будут расследующим государством(ами) в соответствии с требованием или рекомендацией, на основании которых предпринимаются действия, в расследовании согласно настоящему Кодексу.

7.3 В случае аварии, упомянутой в пункте 7.1 или 7.2, соответствующие государства могут заключить соглашение с другим существенно заинтересованным государством о том, чтобы это государство или государства было расследующим государством(ами).

7.4 До достижения соглашения или если соглашение не достигнуто в соответствии с пунктами 7.1, 7.2 или 7.3, существующие согласно настоящему Кодексу и международному праву обязательства и права государств на проведение расследования принадлежат соответствующим сторонам, проводящим свое собственное расследование.

7.5 Путем полного участия в расследовании, проводимом другим существенно заинтересованным государством, государство флага должно считаться выполняющим свои обязательства согласно настоящему Кодексу, правилу I/21 Конвенции СОЛАС и пункту 7 статьи 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

Глава 8

ПОЛНОМОЧИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

8.1 Все государства должны обеспечивать, чтобы их национальное законодательство предоставляло лицу(ам), проводящему(им) расследование, возможность посещать судно, опрашивать капитана, экипаж и любое другое вовлеченное лицо, и получить доказательный материал в целях расследования.

Глава 9

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

9.1 Если расследующее(ие) государство(а) проводит(ят) расследование согласно настоящему Кодексу, ничто не ущемляет право другого существенно заинтересованного государства на проведение своего собственного отдельного расследования.

9.2 Хотя признается, что расследующее(ие) государство(а) должно(ы) быть способно(ы) выполнять обязательства согласно настоящему Кодексу, расследующее(ие) государство(а) и любое другое существенно заинтересованное государство, проводящее расследование, должны стремиться к тому, чтобы координировать сроки проведения их расследований с целью избежать конфликтующих запросов в отношении свидетелей и доступа к доказательствам, если это возможно.

Глава 10

СОТРУДНИЧЕСТВО

10.1 Все существенно заинтересованные государства должны сотрудничать с расследующим государством(ами) в практически возможной степени. Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) обеспечивать участие существенно заинтересованных государств в практически возможной степени^{*}.

Глава 11

НЕЗАВИСИМОСТЬ РАССЛЕДОВАНИЙ ОТ УКАЗАНИЙ СО СТОРОНЫ

11.1 Расследующее(ие) государство(а) должно обеспечивать, чтобы лицо(а), проводящее(ие) расследование, действовало беспристрастно и объективно. Расследование должно быть таким, чтобы можно было сделать доклад о результатах расследования без получения указаний или вмешательства со стороны какого-либо лица или организации, которые могут быть затронуты результатами расследования.

Глава 12

ПОЛУЧЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСКИХ ПОКАЗАНИЙ ОТ МОРЯКОВ

12.1 Если расследование требует, чтобы моряк представил свидетельские показания, то дача этих показаний должна проводиться при первой же возможности. Необходимо, чтобы морякам разрешалось вернуться на свое судно или на родину при первой же возможности. В отношении моряков должны постоянно соблюдаться права человека.

* Ссылка на «практически возможную степень» может означать, например, что сотрудничество или участие ограничено, поскольку национальное законодательство делает невозможным полное сотрудничество или участие.

12.2 Все моряки, дающие свидетельские показания, должны быть проинформированы о характере и основании для расследования. Более того, моряк, дающий свидетельские показания, должен иметь информацию и возможность получить юридическую консультацию в отношении:

- .1 любой возможной опасности самооговора в любом судебном разбирательстве, проводимом после расследования;
- .2 права не оговаривать себя или сохранять молчание;
- .3 любой предоставляемой моряку защиты для предотвращения использования его показаний в данном расследовании против него.

Глава 13

ПРОЕКТЫ ДОКЛАДОВ О РАССЛЕДОВАНИЯХ

13.1 С соблюдением пунктов 13.2 и 13.3, если есть запрос, расследующее государство(а) должно(ы) направить копию проекта доклада существенно заинтересованному государству, чтобы дать ему возможность направить свои замечания по проекту доклада.

13.2 Расследующее(ие) государство(а) связано(связаны) положениями пункта 13.1 только в случае, если существенно заинтересованное государство, получающее доклад, гарантирует, что оно не будет рассылать проект доклада или поручать его рассылку, не будет публиковать проект доклада или предоставлять доступ к нему или любой его части без выраженного согласия расследующего государства(государств), кроме случаев, когда такие доклады или документы уже были опубликованы расследующим(и) государством(ами).

13.3 Расследующее государство(а) не связано положениями пункта 13.1, если:

- .1 расследующее государство(а) просит, чтобы получающее доклад существенно заинтересованное государство подтвердило, что включенные в проект доклада свидетельские показания не будут приниматься в гражданском или уголовном разбирательстве против лица, давшего показания; и
- .2 существенно заинтересованное государство отказывается предоставить такое подтверждение.

13.4 Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) предложить существенно заинтересованным государствам представить их замечания по проекту доклада в течение 30 дней или в течение другого взаимно согласованного периода времени. Расследующее(ие) государство(а) обязано рассмотреть эти замечания до выработки окончательного доклада, и, если принятие этих замечаний или отказ в этом окажут непосредственное воздействие на интересы представившего их государства, расследующее(ие) государство(а) должно(ы) уведомить существенно заинтересованное государство о своей реакции на эти замечания. Если расследующее(ие) государство(а) не получит замечаний по истечении 30 дней или другого взаимно согласованного периода времени, оно может продолжить подготовку окончательного доклада.

13.5 Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) добиваться полной проверки достоверности и полноты проекта доклада всеми практически возможными средствами.

Глава 14

ДОКЛАДЫ О РАССЛЕДОВАНИЯХ

14.1 Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) направлять в Организацию окончательный вариант доклада о расследовании по каждому расследованию очень серьезной аварии на море.

14.2 Если расследование проводится в отношении аварии или инцидента, не являющихся очень серьезной аварией, а подготовленный доклад о расследовании содержит информацию, которая может предотвратить аварии или инциденты в будущем или уменьшить их серьезность, окончательный вариант доклада должен быть направлен в Организацию.

14.3 Доклад о расследовании, упомянутый в пунктах 14.1 и 14.2, должен использовать всю информацию, полученную в ходе расследования, принимая во внимание сферу расследования, требуемую для обеспечения того, чтобы все относящиеся к делу вопросы безопасности были включены и поняты, так чтобы при необходимости могли быть приняты действия по повышению уровня безопасности.

14.4 Расследующее государство(а) должно обеспечить доступность окончательного доклада о расследовании для общественности и морской отрасли; либо расследующее государство(а) должно взять на себя обязательство предоставить общественности и морской отрасли сведения о том, как получить доступ к докладу, если он опубликован другим государством или Организацией.

ЧАСТЬ III

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

Глава 15

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

15.1 Государствам рекомендуется обеспечить, чтобы органы расследования имели в своем распоряжении достаточные материальные и финансовые ресурсы и подходящим образом квалифицированный персонал, позволяющие им способствовать выполнению обязательств государства по проведению расследований аварий и инцидентов на море согласно настоящему Кодексу.

15.2 Любое лицо, которое участвует в расследовании, рекомендуется назначать на основе изложенных в резолюции А.996(25) навыков для лиц, проводящих расследования аварий.

15.3 Однако пункт 15.2 не препятствует тому, чтобы для участия в расследовании на временной основе назначались лица, имеющие необходимые специальные навыки, и не препятствует использованию консультантов с целью получения совета экспертов по любому аспекту расследования.

15.4 Любое лицо, занимающееся расследованием или оказывающее помощь расследованию, должно действовать в соответствии с настоящим Кодексом.

Глава 16

ПРИНЦИПЫ РАССЛЕДОВАНИЯ

16.1 **Независимость:** расследование должно быть беспристрастным для обеспечения свободного поступления информации.

16.1.1 Чтобы достичь результатов, упомянутых в пункте 16.1, лицо(а), проводящее(ие) расследование, должно(ы) быть функционально независимыми от:

- .1 сторон, вовлеченных в аварию или в инцидент;
- .2 любого лица, которое может принимать решение об административном или дисциплинарном действии против отдельного лица или организации, вовлеченных в аварию или инцидент; и
- .3 процессуальных действий суда.

16.1.2 Деятельность лица (лиц), проводящего(их) расследование, должна быть свободна от влияния сторон, указанных в подпунктах .1, .2 и .3 пункта 16.1, в том, что касается:

- .1 сбора всей доступной информации, относящейся к аварии или инциденту, включая записи прибора регистрации данных о рейсе и службы движения судов;
- .2 анализа свидетельских показаний и определения причинных факторов;
- .3 составления заключений, относящихся к причинным факторам;
- .4 рассылки проекта доклада для замечаний и подготовки окончательного доклада; и
- .5 при необходимости, выработки рекомендаций по безопасности.

16.2 **Сосредоточение внимания на безопасности:** целью расследования не является установление ответственности или распределение вины. Однако лицам, проводящим расследование, рекомендуется не воздерживаться от раскрытия всех причинных факторов под тем предлогом, что на их основании могут быть установлены вина или ответственность.

16.3 **Сотрудничество:** если это практически возможно и совпадает с требованиями и рекомендациями настоящего Кодекса, в частности, требованиями главы 10 – *Сотрудничество*, расследующему государству рекомендуется способствовать максимальному

сотрудничеству между существенно заинтересованными государствами и другими лицами или организациями, проводящими расследование аварии или инцидента.

16.4 Приоритет: расследованию аварии на море, насколько это практически возможно, рекомендуется придавать такой же приоритет, как и любому другому расследованию, включая расследования, проводимые государством по уголовным делам в связи с этими авариями или инцидентами на море.

16.4.1 В соответствии с пунктом 16.4, для лица(лиц), проводящего(их) расследование, не должны создаваться препятствия в получении доступа к свидетельским показаниям в обстоятельствах, когда другое лицо или организация проводят отдельное расследование аварии или инцидента.

16.4.2 Свидетельские показания, которые должны быть доступными, включают:

- .1 освидетельствования и другие документы, держателями которых являются государство флага, судовладельцы и классификационные общества;
- .2 все зарегистрированные данные, включая записи приборов регистрации данных о рейсе; и
- .3 свидетельские показания, которые могут быть предоставлены правительственными инспекторами, должностными лицами береговой охраны, инспекторами СДС, лоцманами или другим морским персоналом.

16.5 Сфера расследования: для надлежащего установления причинных факторов требуется провести своевременное и методичное расследование, не ограничивающееся непосредственными доказательствами и направленное на поиск лежащих в основе условий, которые могут существовать далеко от места, где произошла авария или инцидент, но могут привести в будущем к другим авариям и инцидентам. Поэтому расследования рекомендуется рассматривать как средства установления не только непосредственных причинных факторов, но также и недостатков, которые могут быть в любом звене цепочки ответственности.

Глава 17

РАССЛЕДОВАНИЕ АВАРИЙ (ИНЫХ, ЧЕМ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЕ АВАРИИ) И ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ

17.1 Расследование аварий (иных, чем очень серьезные аварии, которым посвящена глава 6 настоящего Кодекса) и инцидентов рекомендуется проводить государством флага вовлеченного судна, если считается вероятным, что расследование предоставит информацию, которая может быть использована для предотвращения аварий и инцидентов в будущем.

17.2 Глава 7 содержит обязательные требования в отношении определения того, какое(ие) государство(а) в случае аварии является расследующим государством(ами). Если происшествие, расследуемое в соответствии с настоящей главой, является инцидентом, следует руководствоваться главой 7 в качестве рекомендуемой практики, как если бы она относилась к морским инцидентам.

Глава 18

ФАКТОРЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ВО ВНИМАНИЕ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ СОГЛАШЕНИЯ СОГЛАСНО ГЛАВЕ 7 ЧАСТИ II

18.1 Если государство(а) флага, прибрежное государство (если оно вовлечено) или иные существенно заинтересованные государства намерены заключить соглашение на основании главы 7 части II, в соответствии с которым государство или государства будут расследующим государством(ами) согласно настоящему Кодексу, рекомендуется принимать во внимание следующие факторы:

- .1 произошли ли авария или инцидент на территории государства, включая его территориальное море;
- .2 проследовало ли судно или суда, вовлеченные в аварию или инцидент в открытом море или в исключительной экономической зоне, затем в территориальное море государства;
- .3 ресурсы и обязательства, требуемые от государства флага и других существенно заинтересованных государств;
- .4 возможную сферу расследования и способность государства флага или других существенно заинтересованных государств охватить эту сферу;
- .5 необходимость того, чтобы для лица(лиц), проводящего(их) расследование, был обеспечен доступ к свидетельским показаниям, и необходимость установить, какое государство или государства находятся в лучшем положении, в том что касается обеспечения такого доступа;
- .6 какое-либо субъективно оцениваемое или фактическое неблагоприятное воздействие аварии или инцидента на другие государства;
- .7 гражданство экипажа, пассажиров и иных лиц, затронутых аварией или инцидентом.

Глава 19

АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

19.1 Если в ходе расследования становится известным или подозревается, что совершено преступление, подпадающее под статьи 3, *3bis*, *3ter* или *3quarter* Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года, расследующему органу рекомендуется немедленно обеспечить, чтобы были проинформированы органы заинтересованного государства, ответственные за охрану на море.

Глава 20

УВЕДОМЛЕНИЕ ВОВЛЕЧЕННЫХ СТОРОН И НАЧАЛО РАССЛЕДОВАНИЯ

20.1 Если расследование начинается согласно настоящему Кодексу, рекомендуется, чтобы капитан, собственник и агент судна, вовлеченного в аварию или инцидент на море, насколько это практически возможно скорее получили информацию о:

- .1 расследуемых аварии или инциденте;
- .2 времени и месте начала расследования;
- .3 названии и контактном адресе расследующего органа(ов);
- .4 соответствующих положений законодательства, в соответствии с которыми проводится расследование;
- .5 правах и обязанностях сторон, являющихся объектом расследования;
- .6 правах и обязанностях государства или государств, проводящих расследование.

20.2 Каждому государству рекомендуется разработать стандартную форму документа, содержащую информацию по пункту 20.1, которая может быть передана электронным способом капитану, агенту и собственнику судна.

20.3 Признавая, что эксплуатация любого судна, вовлеченного в аварию или инцидент, может продолжаться и что не следует задерживать судно на срок более того, чем это совершенно необходимо, государству(ам), проводящему расследование, рекомендуется начинать его как можно раньше, насколько это практически возможно, и не задерживать судно без необходимости.

Глава 21

КООРДИНАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

21.1 Рекомендации настоящей главы применяются в соответствии с принципами, изложенными в главах 10 и 11 настоящего Кодекса.

21.2 Рекомендуется, чтобы расследующее(ие) государство(а) обеспечило наличие соответствующей структуры в государстве для:

- .1 назначения лиц, проводящих расследования, включая руководителя;
- .2 предоставления достаточного уровня поддержки для членов группы расследования;
- .3 выработки стратегии расследования, поддерживая связь с другими существенно заинтересованными государствами;
- .4 обеспечения того, чтобы используемая в расследовании методология совпадала с методологией, рекомендуемой в резолюции А.884 (21) с поправками;

- .5 обеспечения того, чтобы расследование учитывало любые рекомендации или документы, опубликованные Организацией или Международной организацией труда, относящиеся к проведению расследования; и
- .6 обеспечения того, чтобы расследование учитывало процедуры управления безопасностью и политику оператора судна в области безопасности с точки зрения МКУБ.

21.3 Рекомендуются, чтобы расследующее(ие) государство(а) разрешало существенно заинтересованному государству участвовать в расследовании тех вопросов, которые имеют отношение к этому государству, в практически возможном объеме.

21.3.1 Участие включает разрешение представителям существенно заинтересованного государства:

- .1 проводить опрос свидетелей;
- .2 осматривать и исследовать доказательства и делать копии документов;
- .3 направлять представления в отношении доказательств, давать замечания по окончательному докладу и требовать справедливого отражения в нем своего мнения; и
- .4 получать проект и окончательный доклад о расследовании^{*}.

21.4 Рекомендуются, чтобы существенно заинтересованные государства в практически возможном объеме оказывали помощь расследующему государству, в том что касается доступа к соответствующей информации по расследованию. Рекомендуются, чтобы для лиц, проводящих расследование, в практически возможном объеме обеспечивался доступ к правительственным инспекторам, должностным лицам береговой охраны, операторам СДС, лоцманам и другому морскому персоналу существенно заинтересованного государства.

21.5 Рекомендуются, чтобы государство флага судна, вовлеченного в аварию или инцидент, оказывало помощь лицу(ам), проводящему(им) расследование, в том что касается доступа к экипажу судна.

Глава 22

СБОР ДОКАЗАТЕЛЬСТВ

22.1 Расследующему государству(ам) не следует без необходимости задерживать судно в целях сбора доказательств или изымать подлинные документы или оборудование, если это не является важным для целей расследования. Лицам, проводящим расследование, рекомендуется сделать копии документов, если это возможно.

^{*} Ссылка на «практически возможный объем» может означать, например, что сотрудничество или участие может быть ограничено, поскольку национальное законодательство делает невозможным полное сотрудничество или участие.

22.2 Лицу(ам), проводящему(им) расследование, следует обеспечить охрану записей опросов свидетелей и других доказательств, собранных в ходе расследования, таким образом, чтобы предотвратить к ним доступ лиц, не нуждающихся в них в целях расследования.

22.3 Лицу(ам), проводящему(им) расследование, рекомендуется эффективно использовать все зарегистрированные данные, включая записи приборов регистрации данных о рейсе, если они установлены. Приборы регистрации данных о рейсе должны предоставляться в распоряжение лица(лиц), проводящего(их) расследование, или назначенного представителя для считывания содержащихся в этих приборах данных.

22.3.1 В том случае, когда расследующее государство(а) не имеет достаточно средств для прочтения информации, содержащейся в приборе регистрации данных о рейсе, государствам, имеющим такую возможность, рекомендуется предложить свои услуги, обращая должное внимание на:

- .1 имеющиеся ресурсы;
- .2 возможности считывающего устройства;
- .3 своевременность считывания; и
- .4 местоположение средства считывания.

Глава 23

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

23.1 Государствам рекомендуется обеспечить, чтобы лицо(а), проводящее(ие) расследование, могло раскрывать информацию из документов расследования, только если:

- .1 это необходимо или желательно сделать в целях обеспечения безопасности на транспорте, и учитывается любое воздействие на будущую доступность информации по безопасности для расследования; или
- .2 иное разрешено согласно настоящему Кодексу^{*}.

23.2 Государствам, участвующим в расследовании согласно настоящему Кодексу, рекомендуется обеспечить, чтобы любой относящийся к расследованию документ, которым они располагают, не был раскрыт в уголовном, гражданском, дисциплинарном или административном судебном процессе, если:

^{*} Государства признают преимущества сохранения конфиденциальности информации, содержащейся в документах расследования, в случаях когда для целей проведения расследования необходимо использовать эту информацию совместно с людьми, не имеющими отношения к расследованию. Примером может быть случай, когда информацию, содержащуюся в документах расследования, необходимо передать посторонним экспертам для получения их заключения или другого мнения. Конфиденциальность может способствовать обеспечению того, чтобы чувствительная информация не была неуместным образом раскрыта в целях, иных чем расследование, в момент, когда не определено, каким образом эта информация будет способствовать выявлению факторов, способствовавших аварии или инциденту. Неуместное раскрытие информации может предполагать вину или ответственность сторон, вовлеченных в аварию или инцидент.

- .1 соответствующий орган отправления правосудия в государстве не установит, что его разглашение по своему значению для заинтересованности общественности в отправлении правосудия перевесит возможные негативные последствия на национальном и международном уровнях для данного или любого будущего расследования; и *
- .2 в соответствии с обстоятельствами, государство, предоставившее документы расследованию, не разрешит их раскрытие.

23.3 Документы расследования рекомендуется включать в окончательный доклад или в дополнения к нему, только если они имеют отношение к анализу аварии или инцидента. Части документов, не имеющие отношения к анализу и не включенные в окончательный доклад, не рекомендуется раскрывать.

23.4 Государствам необходимо предоставлять информацию из документов расследования существенно заинтересованному государству, только если это не ухудшит целостность и достоверность любого расследования, проводимого государством или государствами, предоставившими эту информацию.

23.4.1 Государство, предоставляющее информацию из документов расследования, может потребовать, чтобы государство, получающее информацию, сохраняло ее конфиденциальность.

Глава 24

ЗАЩИТА СВИДЕТЕЛЕЙ И ВОВЛЕЧЕННЫХ СТОРОН

24.1 Если законодательство требует, чтобы лицо дало свидетельские показания, которые могут послужить основанием для обвинения его в преступлении, то, в целях расследования, насколько это позволяет национальное законодательство, такое лицо не следует привлекать в качестве свидетеля для дачи показаний или в уголовном судопроизводстве против частного лица.

24.2 Следует проинформировать лицо, от которого требуется дача свидетельских показаний, о характере и основе расследования. Лицу, от которого требуется дача свидетельских показаний, следует предоставить информацию о возможности получения консультации юриста и разрешать доступ к такой консультации в отношении:

- .1 любого возможного риска самооговора в любом судебном процессе, который последует за этим расследованием;

* Примеры того, когда может быть необходимо раскрыть информацию из документов расследования в уголовном, гражданском, дисциплинарном или административном судебном процессе, могут включать случаи, когда:

- 1 лицо, являющееся субъектом судебного разбирательства, совершило действие с намерением причинить вред; или
- 2 лицо, являющееся субъектом судебного разбирательства, знало о том, что имеется существенный риск причинения вреда и что, учитывая известные ему обстоятельства, принимать этот риск на себя является неоправданным.

- .2 любого права не оговаривать себя или права сохранять молчание;
- .3 любых средств защиты, предоставленных лицу, с целью предотвратить использование против него свидетельских показаний, если они предоставляют эти свидетельские показания данному расследованию.

Глава 25

ПРОЕКТ ДОКЛАДА И ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД

25.1 Доклады о расследовании рекомендуется завершать как можно скорее.

25.2 Если это запрашивается и практически осуществимо, рекомендуется, чтобы расследующее государство(а) направило(и) заинтересованным сторонам копию проекта доклада о расследовании для замечаний. Однако данная рекомендация не применяется, если отсутствует гарантия того, что заинтересованная сторона не будет рассылать проект доклада или поручать его рассылку, не будет публиковать проект доклада или предоставлять доступ к нему или любой его части без выраженного согласия расследующего государства(государств).

25.3 Расследующему государству(ам) рекомендуется предоставить заинтересованной стороне 30-дневный или иной взаимно согласованный срок для представления их замечаний по докладу о расследовании. Расследующее(ие) государство(а) обязано рассмотреть эти замечания до выработки окончательного доклада, и, если принятие этих замечаний или отказ в этом окажут непосредственное воздействие на интересы представившей их заинтересованной стороны, расследующее(ие) государство(а) должно(ы) уведомить заинтересованную сторону о своей реакции на эти замечания. Если расследующее(ие) государство(а) не получит замечаний по истечении 30 дней или иного взаимно согласованного периода времени, оно может продолжить подготовку окончательного доклада^{*}.

25.4 Если это разрешено национальным законодательством государства, которое подготавливает доклад о расследовании, проект и окончательный доклад не следует принимать в качестве свидетельских показаний в судебном процессе, связанном с аварией или инцидентом на море, который может привести к дисциплинарным мерам, уголовному наказанию или определению гражданской ответственности.

25.5 На любой стадии расследования могут быть рекомендованы временные меры по повышению уровня безопасности на море.

25.6 Если существенно заинтересованное государство не согласно с окончательным докладом полностью или какой-либо его частью, оно может представить в Организацию свой собственный доклад.

* См. главу 13, в которой положения в отношении направления заинтересованным сторонам докладов по запросу могут альтернативно быть включены в качестве обязательного положения.

Глава 26

ПОВТОРНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

26.1 Расследующему государству(ам), завершившему расследование, рекомендуется вновь проанализировать выводы доклада и рассмотреть вопрос о повторном расследовании, в случае когда обнаруживаются новые доказательства, которые могут существенно изменить выводы и заключения первого расследования.

26.2 Когда расследующему государству, завершившему расследование, представлены новые существенные доказательства, связанные с любой аварией или инцидентом, эти доказательства рекомендуется оценить повторно и направить их другим существенно заинтересованным государствам для соответствующих действий.
