

# **КОДЕКС за разследване на морски произшествия и морски инциденти**

Приет с Резолюция MSC.255(84) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 16 май 2008 г. Издаден от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 98 от 17.11.2020 г., в сила за Република България от 1.01.2010 г.

Комитетът по морска безопасност,

Като припомня член 28, буква b) от Конвенцията за Международната морска организация относно функциите на Комитета,

Като отбелязва със загриженост, че въпреки усилията на Организацията, продължават да се случват произшествия и инциденти, водещи до загуба на човешки живот, загуба на кораби и замърсяване на морската среда,

Като отбелязва също така, че безопасността на морските лица и пътниците и защитата на морската среда могат да бъдат подобрили въз основа на навременни и точни доклади, идентифициращи обстоятелствата и причините за морските произшествия и инциденти,

Като отбелязва освен това значението на Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, сключена в Монтего Бей на 10 декември 1982 г., и на обичайното международно морско право,

Като отбелязва освен това отговорностите на държавите на знамето съгласно разпоредбите на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (правило I/21) (наричана по-долу "Конвенцията"), Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (член 23) и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. (член 12) да провеждат разследвания на произшествия и да предоставят на Организацията съответните констатации,

Като взема предвид необходимостта да се гарантира, че всички много сериозни морски произшествия са разследвани,

Като взема предвид също Насоките за справедливо отношение към морските лица в случай на морско произшествие (Резолюция

A.987(24),

Като признава, че разследването и подходящият анализ на морските произшествия и инциденти могат да доведат до по-голяма осведоменост относно причинно-следствената връзка на произшествията и да доведат до коригиращи мерки, включително по-добра подготовка, с цел повишаване на безопасността на човешкия живот по море и опазване на морската среда,

Като признава необходимостта от кодекс, който да осигури, доколкото позволяват националните законодателства, стандартен подход към разследването на морски произшествия и инциденти с цел предотвратяване на морски произшествия и инциденти в бъдеще,

Като признава също международния характер на корабоплаването и необходимостта от сътрудничество между правителствата, които имат значителен интерес във връзка с определяне на обстоятелствата и причините, довели до морско произшествие или инцидент,

Като отбелязва Резолюция MSC.257(84) за изменения на глава XI-1 от Конвенцията, съгласно която части I и II от Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти стават задължителни съгласно Конвенцията,

Като взема предвид на своята осемдесет и четвърта сесия текста на предложението Кодекс за разследване на произшествия,

**1.** Приема Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти (Кодекс за разследване на произшествия) съгласно приложението към настоящата резолюция;

**2.** Приканва договарящите правителства по Конвенцията да отбележат, че Кодексът влиза в сила на 1 януари 2010 г. след влизането в сила на измененията към правило XI-1/6 от Конвенцията;

**3.** Отправя искане към генералния секретар на Организацията да предаде заверени копия от настоящата резолюция и текста на Кодекса съгласно приложението на всички договарящи се правителства по Конвенцията;

**4.** В допълнение отправя искане към генералния секретар на

Организацията да предаде копия от тази резолюция и текста на Кодекса съгласно приложението на всички членове на Организацията, които не са договарящи се правителства по Конвенцията.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **Кодекс за разследване на морски произшествия и морски инциденти**

#### **Предговор**

1 Този Кодекс включва и се основава на добрите практики в разследването на морски произшествия и морски инциденти, които са установени с Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приет през ноември 1997 г. от Международната морска организация (Организацията) с Резолюция А.849(20). Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти има за цел да насърчи сътрудничеството и общия подход на държавите при разследванията на морски произшествия и морски инциденти.

#### *История*

2 Организацията насърчи сътрудничеството и признаването на взаимния интерес чрез редица резолюции. Първата е Резолюция А.173(ES.IV) (Участие в официални разследвания на морски произшествия), приета през ноември 1968 г. Последваха и други резолюции, включително: Резолюция А.322(IX) (Провеждане на разследвания на произшествия), приета през ноември 1975 г.; Резолюция А.440(XI) (Обмен на информация за разследвания на морски произшествия) и Резолюция А.442(XI) (Персонал и материални ресурси на Администрациите за разследване на произшествия и случаи на противоречие на Конвенциите), и двете приети през ноември 1979 г.; Резолюция А.637(16) (Сътрудничество при разследвания на морски произшествия), приета през 1989 г.

3 Тези отделни резолюции бяха обединени и допълнени от Организацията с приемането на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти. С Резолюция А.884(21) (Изменения към Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти), Резолюция А.849(20), приета през ноември 1999 г., Кодексът беше допълнен с насоки за разследване на човешки фактори.

4 Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1948 г. включва разпоредба, съгласно която от Администрацията на държавата на знамето се изисква да провежда разследвания на всяко произшествие на кораб под нейно знаме, ако разследването може да спомогне за определянето на регулаторни въпроси като допринасящ фактор. Тази разпоредба е запазена в конвенциите SOLAS от 1960 г. и 1974 г. Разпоредбата е включена и в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. Освен това от държавите на знамето се изисква да разследват морски произшествия и морски инциденти, настъпили в открито море.

5 Суверенитетът на крайбрежната държава се простира отвъд нейните сухоземни и вътрешни води до обхвата на нейното териториално море. Тази юрисдикция дава на крайбрежната държава присъщо право да разследва морски произшествия и морски инциденти, свързани с нейната територия. Повечето национални Администрации прилагат правни разпоредби, които обхващат разследването на морски инцидент във вътрешните води и териториалното море, независимо от знамето.

#### *Отношение към морски лица*

6 Съгласно Морската трудова конвенция на Международната организация на труда, 2006 (която все още не е влязла в сила), наскоро се предвиди разпоредба за разследване на някои сериозни морски произшествия, както и определяне на условията на труд на морските лица. Признавайки необходимостта от специална защита на морските лица по време на разследване, през декември 2005 г. Организацията прие "Насоки за справедливо отношение към морските лица в случай на морско произшествие" с Резолюция А.987(24). Насоките бяха публикувани от ММО и МОТ на 1 юли 2006 г.

#### *Приемане на Кодекса*

7 След приемането на първата Конвенция SOLAS настъпиха значителни промени в структурата на международната морска индустрия и промени в международното право. Тези промени потенциално увеличиха броя на държавите, които проявяват интерес към процеса и резултатите от разследванията на морската безопасност в случай на морско произшествие или морски инцидент, като увеличиха потенциала за юрисдикционни и други процедурни различия между засегнатите държави.

8 Настоящият Кодекс, макар да определя някои задължителни изисквания, признава различията в международните и националните закони във връзка с разследването на морски произшествия и морски инциденти. Кодексът има за цел да улесни обективните разследвания на морската безопасност в полза на държавите на знамето, крайбрежните

държави, Организацията и корабоплавателната индустрия като цяло.

## ЧАСТ I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Глава 1

##### ЦЕЛ

1.1 Целта на този Кодекс е да осигури общ подход, който държавите да прилагат при провеждането на разследвания във връзка с морската безопасност относно морски произшествия и морски инциденти. Разследванията във връзка с морската безопасност нямат за цел да разпределят вината или да определят отговорността. Вместо това разследването във връзка с морската безопасност, както е определено в този Кодекс, е разследване, провеждано с цел предотвратяване на морски произшествия и морски инциденти в бъдеще. Кодексът предвижда тази цел да бъде постигната, като държавите:

.1 прилагат последователна методология и подход, за да се даде възможност и да се насърчи широкообхватно разследване, когато е необходимо, в интерес на разкриването на причинно-следствените фактори и други рискове за безопасността; и

.2 предоставят доклади на Организацията, за да се даде възможност за широко разпространение на информация, която да подпомогне международната морска индустрия да се справи с проблемите, свързани с безопасността.

1.2 Разследването във връзка с морската безопасност е отделно и независимо от всяка друга форма на разследване. Целта на този Кодекс обаче не е да изключва всякаква друга форма на разследване, включително разследвания за целите на предявяване на искове в граждански, наказателни и административни производства. Освен това от констатациите не може да се заключи, че Кодексът има за цел държава или държави, провеждащи разследване във връзка с морската безопасност, да се въздържат от пълно докладване на причинно-следствените фактори, довели до морско произшествие или морски инцидент поради вина или отговорност.

1.3 Настоящият Кодекс признава, че съгласно инструментите на Организацията всяка държава на знамето е длъжна да проведе разследване на всяко произшествие, настъпило на кораб, плаващ под нейно знаме, когато прецени, че такова разследване може да спомогне за определяне на необходими нормативни изменения или ако такова произшествие е довело до сериозно вредно въздействие върху околната среда. Кодексът също така отчита, че държавите на знамето започват разследване, провеждано от или пред лице или лица с необходимата квалификация, на определени морски произшествия или морски инциденти, възникнали по време на корабоплаване в открито море. Въпреки това Кодексът признава също, че когато морско произшествие или морски инцидент се случи на територията, включително териториалното море, на дадена държава, тази държава има право да разследва причината за морското произшествие или морски инцидент, които могат да представляват риск за живота или околната среда, да включи органите за търсене и спасяване на крайбрежната държава или по друг начин да засегне крайбрежната държава.

#### Глава 2

##### ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Когато в задължителните стандарти и препоръчителните практики за разследвания във връзка с морската безопасност се използват следните термини, те имат следното значение:

2.1 Агент означава всяко физическо или юридическо лице, ангажирано от името на собственика, чартъора или оператора на кораб или собственика на товара в предоставянето на корабни услуги, включително договор за управление на кораба, който е предмет на разследване във връзка с морската безопасност.

2.2 Причинно-следствени фактори означава действия, бездействия, събития или условия, без които:

.1 морското произшествие или морският инцидент не биха настъпили; или

.2 неблагоприятните последици, свързани с морското произшествие или морския инцидент, вероятно не биха настъпили или не биха били толкова сериозни;

.3 друго действие, бездействие, събитие или условие, свързано с резултат в .1 или .2, вероятно не би настъпило.

2.3 Крайбрежна държава означава държава, на чиято територия, включително нейното териториално море, настъпва морско произшествие или морски инцидент.

2.4 Изключителна икономическа зона означава изключителната икономическа зона, определена в член 55 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право.

2.5 Държава на знамето означава държава, под чието знаме даден кораб има право да

плава.

2.6 Открито море означава открито море съгласно определението в член 86 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право.

2.7 Заинтересована страна означава организация или физическо лице, която(което) според държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, има(т) значителни интереси, права или оправдани правни очаквания по отношение на резултата от разследване във връзка с морската безопасност.

2.8 Международен кодекс за управление на безопасността (ISM) означава Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването, както е приет от Организацията с Резолюция A.741(18), с измененията.

2.9 Морско произшествие означава събитие или поредица от събития, които са довели до някое от следните събития, настъпили пряко във връзка с експлоатацията на кораба:

- .1 смърт или сериозно нараняване на човек;
- .2 изчезване на човек от кораба;
- .3 загуба, предполагаема загуба или абандон на кораба;
- .4 материални щети на кораба;
- .5 засядане или неспособност за самостоятелно придвижване на кораб или участие на кораба в сблъсък;
- .6 материални щети на морската инфраструктура извън кораба, които могат сериозно да застрашат безопасността на кораба, друг кораб или човек; или
- .7 тежки вреди на околната среда или възможни тежки вреди на околната среда, причинени от повреда на кораб или кораби.

Морското произшествие обаче не означава умишлено действие или бездействие с намерение да се причини вреда на безопасността на кораб, физическо лице или околната среда.

2.10 Морски инцидент означава събитие или поредица от събития, различни от морско произшествие, които са настъпили пряко във връзка с експлоатацията на кораб и които застрашават или, ако не бъдат отстранени, биха застрашили безопасността на кораба, екипажа или други лица или околната среда.

Морски инцидент обаче не включва умишлено действие или бездействие с намерение да се причини вреда на безопасността на кораб, физическо лице или околната среда.

2.11 Разследване във връзка с морската безопасност означава разследване или изследване (независимо от начина, по който е посочено от държавата) на морско произшествие или морски инцидент, проведено с цел предотвратяване на морски произшествия и морски инциденти в бъдеще. Разследването включва събирането и анализа на доказателства, установяването на причинно-следствени фактори и изготвянето на препоръки за безопасност, ако е необходимо.

2.12 Доклад от разследване във връзка с морската безопасност означава доклад, който съдържа:

- .1 обобщение на основните факти за морското произшествие или морския инцидент и с посочване дали в резултат на това са настъпили смъртни случаи, наранявания или замърсяване;
- .2 посочване на държавата на знамето, собствениците, операторите, Компанията, както е посочено в свидетелството за управление на безопасността, и класификационната организация (при спазване на националното законодателство относно неприкосновеността на личните данни);
- .3 когато е уместно, подробности за размерите и двигателите на всеки участващ кораб заедно с описание на екипажа, рутинната работа и други въпроси, като например времето, прекарано на кораба;
- .4 описание на обстоятелствата около морското произшествие или морския инцидент;
- .5 анализ и коментар на причинно-следствените фактори, включително всякакви механични, човешки и организационни фактори;
- .6 обсъждане на констатациите от разследването във връзка с морската безопасност, включително уточняване на аспекти, свързани с безопасността, и заключения от разследването във връзка с морската безопасност; и
- .7 когато е целесъобразно, препоръки с оглед предотвратяване на бъдещи морски произшествия и морски инциденти.

2.13 Орган за разследване на морската безопасност означава орган в държава, който отговаря за провеждането на разследвания в съответствие с този Кодекс.

2.14 Държава(и), разследваща(и) морската безопасност, означава държавата(ите) на флага или, когато е приложимо, държавата(ите), която(които) поема(т) отговорността за

провеждането на разследването във връзка с морската безопасност, както е договорено в съответствие с този Кодекс.

2.15 Доклад за морска безопасност означава следните видове доклади за целите на разследване във връзка с морската безопасност:

.1 всички сведения, събрани за целите на разследване във връзка с морската безопасност;

.2 цялата комуникация между лица, свързани с експлоатацията на кораба;

.3 цялата медицинска или лична информация относно лицата, участвали в морското произшествие или морския инцидент;

.4 всички доклади от анализа на информация или доказателствен материал, придобит в хода на разследване във връзка с морската безопасност; и

.5 информация от устройството за записване на данните от пътуването.

2.16 Материална щета във връзка с морско произшествие означава:

.1 щета, която:

1.1 засяга значително структурната цялост, експлоатационните или оперативните характеристики на морската инфраструктура или кораба; и

1.2 изисква основен ремонт или подмяна на основен компонент или компоненти; или

.2 унищожаване на морската инфраструктура или кораб.

2.17 Морско лице означава всяко лице, което е наето или ангажирано, или работи в каквото и да е качество на борда на кораб.

2.18 Сериозно нараняване означава нараняване на лице, водещо до неработоспособност, при която лицето е неработоспособно в продължение на повече от 72 часа в рамките на седем дни от датата, на която е претърпяло нараняването.

2.19 Тежки вреди на околната среда означава вреди на околната среда, които според засегнатата(ите) държава(и) или държавата на знамето, според случая, водят до значително вредно въздействие върху околната среда.

2.20 Значително заинтересована държава означава държава:

.1 която е държава на знамето на кораб, участващ в морско произшествие или морски инцидент; или

.2 която е крайбрежната държава, участваща в морско произшествие или морски инцидент; или

.3 чиято околна среда е била сериозно или значително увредена от морско произшествие (включително околната среда във водите и териториите, признати от международното право); или

.4 когато последиците от морско произшествие или морски инцидент са причинили или застрашават от сериозна вреда тази държава или изкуствени острови, инсталации или структури, върху които тя има право да упражнява юрисдикция; или

.5 когато в резултат на морско произшествие граждани на тази държава са загубили живота си или са получили сериозни наранявания; или

.6 която разполага с важна информация, която държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, счита(т) за полезна за разследването; или

.7 която поради друга причина установява интерес, който се счита за значителен от държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност.

2.21 Териториално море означава териториално море съгласно определението в част II, раздел 2 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право.

2.22 Много сериозно (тежко) морско произшествие означава морско произшествие, включващо пълна загуба на кораба или смърт, или тежки вреди на околната среда.

### Глава 3

#### ПРИЛАГАНЕ НА ГЛАВИ В ЧАСТИ II И III

3.1 Част II от този Кодекс съдържа задължителни стандарти за разследвания във връзка с морската безопасност. Някои параграфи се прилагат само по отношение на определени категории морски произшествия и са задължителни само за разследванията на тези морски произшествия във връзка с морската безопасност.

3.2 Параграфите в част III от този Кодекс могат да се отнасят до параграфи в тази част, които се прилагат само за определени морски произшествия. Параграфите в част III могат да препоръчат такива параграфи да се прилагат при разследвания на морска безопасност на други морски произшествия или морски инциденти.

### ЧАСТ II

#### ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ СТАНДАРТИ

4.1 Правителството на всяка държава предоставя на Организацията подробна информация за контакт с органа(ите) за разследване на морската безопасност, провеждащ(и) разследвания във връзка с морската безопасност в рамките на държавата.

УВЕДОМЛЕНИЕ

5.1 Когато морско произшествие възникне в открито море или в изключителна икономическа зона, държавата на знамето на съответния кораб или кораби уведомява другите значително заинтересовани държави възможно най-скоро.

5.2 Когато морско произшествие възникне на територията, включително териториалното море, на крайбрежна държава, държавата на знамето и крайбрежната държава се уведомяват взаимно и заедно уведомяват другите значително заинтересовани държави възможно най-скоро.

5.3 Не се допуска забавяне на уведомлението поради липса на пълна информация.

5.4 Форма и съдържание: Уведомлението съдържа по възможност следната информация:

- .1 името на кораба и държавата на знамето;
- .2 идентификационен номер на кораба, определен от ММО;
- .3 вид на морското произшествие;
- .4 местоположение на морското произшествие;
- .5 час и дата на морското произшествие;
- .6 брой сериозно ранени или загинали;
- .7 последици от морското произшествие за лицата, товара и околната среда; и
- .8 идентификацията на всеки друг участващ кораб.

ИЗИСКВАНЕ ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА МНОГО СЕРИОЗНИ МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

6.1 За всяко много сериозно (тежко) морско произшествие се провежда разследване във връзка с морската безопасност.

6.2 При условие че бъде постигнато споразумение в съответствие с глава 7, държавата на знамето на кораб, участващ в много сериозно морско произшествие, е отговорна да осигури провеждането и приключването на разследване във връзка с морската безопасност в съответствие с този Кодекс.

СПОРАЗУМЕНИЕ НА ДЪРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО С ДРУГА ЗНАЧИТЕЛНО ЗАИНТЕРЕСОВАНА ДЪРЖАВА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕ ВЪВ ВРЪЗКА С МОРСКАТА БЕЗОПАСНОСТ

7.1 Без да се ограничава правото на държавите да провеждат отделно разследване на морската безопасност, когато морско произшествие възникне на територията, включително териториално море, на държава, държавата(ите) на знамето, участваща(и) в морското произшествие, и крайбрежната държава се консултират за постигане на споразумение коя(и) държава или държави да бъде(ат) държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, в съответствие с изискване или препоръка на този Кодекс.

7.2 Без да се ограничава правото на държавите да провеждат отделно разследване на морската безопасност, ако морско произшествие възникне в открито море или в изключителната икономическа зона на държава и включва повече от една държава на знамето, държавите се консултират за постигане на споразумение коя(кои) държава(и) да бъде(ат) държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност в съответствие с изискване или препоръка на този Кодекс.

7.3 За морско произшествие, посочено в параграфи 7.1 или 7.2, съответните държави могат да постигнат споразумение с друга значително заинтересована държава за държавата или държавите, които да бъдат държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност.

7.4 До постигането на споразумение или ако не бъде постигнато споразумение в съответствие с параграфи 7.1, 7.2 или 7.3, съществуващите задължения и права на държавите по този Кодекс и по други международни договори за провеждане на разследване във връзка с морската безопасност остават в правомощията на съответните страни, които могат да проведат свое собствено разследване.

7.5 При пълно участие в разследване във връзка с морската безопасност, проведено от друга значително заинтересована държава, се счита, че държавата на знамето изпълнява задълженията си по този Кодекс, правило I/21 на SOLAS и член 94, раздел 7 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право.

## ПРАВОМОЩИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕ

8.1 Всички държави гарантират, че техните национални законодателства предоставят на инспектор(ите), провеждащ(и) разследване във връзка с морската безопасност, възможност да се качат на борда на кораб, да разпитат капитана и екипажа и всяко друго заинтересовано лице и да придобият доказателствен материал за целите на разследване на морската безопасност.

## Глава 9

### ПАРАЛЕЛНИ РАЗСЛЕДВАНИЯ

9.1 Когато разследващата(ите) морска безопасност държава(и) провежда(т) разследване на морската безопасност съгласно този Кодекс, не се накърнява правото на друга значително заинтересована държава да проведе отделно разследване на морската безопасност.

9.2 Като признават, че държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, е(са) в състояние да изпълнява(т) задълженията си по този Кодекс, държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, и всяка друга значително заинтересована държава, провеждаща разследване във връзка с морската безопасност, се стремят да координират във времето своите разследвания, за да се избегнат противоречиви искания по отношение на свидетели и достъп до доказателства, когато това е възможно.

## Глава 10

### СЪТРУДНИЧЕСТВО

10.1 Всички значително заинтересовани държави си сътрудничат с държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, доколкото е възможно. Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, осигурява(т) участието на значително заинтересованите държави, доколкото това е практически възможно.

## Глава 11

### РАЗСЛЕДВАНЕ, КОЕТО НЕ Е ОБЕКТ НА ВЪНШНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ

11.1 Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, гарантира(т), че инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, е(са) безпристрастен(и) и обективен(и). Разследването на морската безопасност е необходимо да представи резултати от разследването без въздействие или намеса от страна на лица или организации, които могат да бъдат засегнати от резултата от него.

## Глава 12

### ПОЛУЧАВАНЕ НА ДОКАЗАТЕЛСТВА ОТ МОРСКИ ЛИЦА

12.1 Когато в разследване във връзка с морската безопасност се изисква от морското лице да предостави доказателства, те се вземат при първа възможност. На морското лице се разрешава да се върне на кораба или да бъде репатрирано при първа възможност. Правата на човека на морското лице се зачитат през цялото време.

12.2 Всички морски лица, от които се изискват доказателства, се информират за вида и основанието на разследването във връзка с морската безопасност. Освен това морското лице, от което се искат доказателства, се информира и му се разрешава достъп до правни съвети относно:

.1 възможните рискове от подвеждането му под отговорност във всяко производство, последващо разследването във връзка с морската безопасност;

.2 правото да не се самоуличава или да мълчи;

.3 защитата на морското лице с оглед предотвратяване на използването на доказателствата срещу него, ако то предостави доказателствата за разследването във връзка с морската безопасност.

## Глава 13

### ПРОЕКТИ НА ДОКЛАДИ ОТ РАЗСЛЕДВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С МОРСКАТА БЕЗОПАСНОСТ

13.1 В съответствие с параграфи 13.2 и 13.3, при поискване, държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, изпраща(т) копие от проектодоклада на значително заинтересована държава, за да даде(ат) възможност за коментар на значително заинтересованата държава по проектодоклада.

13.2 Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, е(са) длъжна(и) да спазва(т) параграф 13.1 само когато значително заинтересованата държава, която получава доклада, гарантира, че няма да разпространява, публикува или дава достъп до проектодоклада или до част от него без изричното съгласие на държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, или освен ако такива доклади или документи вече не са публикувани от държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност.

13.3 Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, не е(са) длъжна(и) да спазва(т) параграф 13.1, ако:

.1 държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност,

поиска от значително заинтересованата държава, която получава доклада, да потвърди, че



доказателствата, включени в проектодоклада, няма да бъдат допуснати в граждански или наказателни производства срещу лице, което е предоставило доказателствата; и

.2 съществено заинтересованата държава откаже да предостави такова потвърждение.

13.4 Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, приканва(т) значително заинтересованите държави да представят своите коментари по проектодоклада в рамките на 30 дни или друг договорен период. Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, разглежда(т) коментарите преди изготвянето на окончателния доклад и когато приемането или отхвърлянето на коментарите ще има пряко въздействие върху интересите на държавата, която ги е представила, държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, уведомява(т) значително заинтересованата държава за начина, по който коментарите са били разгледани. Ако държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, не получи(ат) коментари след изтичането на тридесетдневния срок или на взаимно договорения период, тя(те) може(могат) да пристъпи(ят) към финализиране на доклада.

13.5 Държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, се стреми(ят) да провери(ят) по най-подходящ начин точността и пълнотата на проектодоклада.

## Глава 14

### ДОКЛАДИ ОТ РАЗСЛЕДВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С МОРСКАТА БЕЗОПАСНОСТ

14.1 Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, представя(т) на Организацията окончателния вариант на доклада от разследването във връзка с морската безопасност за всяко разследване на морската безопасност, проведено при много сериозно морско произшествие.

14.2 Когато се провежда разследване на морско произшествие или морски инцидент, различно от много сериозно морско произшествие, и се изготвя доклад за разследване във връзка с морска безопасност, който съдържа информация, която може да предотврати или намали сериозността на морските произшествия или морски инциденти в бъдеще, окончателният вариант се представя на Организацията.

14.3 Докладът за разследване във връзка с морската безопасност, посочен в параграфи 14.1 и 14.2, използва цялата информация, получена по време на разследване във връзка с морската безопасност, като се взема предвид обхватът му, необходим, за да се гарантира, че всички свързани с безопасността въпроси са включени и интерпретирани, така че да могат да бъдат предприети необходимите действия във връзка с безопасността.

14.4 Окончателният доклад от разследването във връзка с морската безопасност се предоставя на обществеността и на корабоплавателната промишленост от държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, или държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, се задължава(т) да съдейства(т) на обществеността и на корабоплавателната индустрия с подробностите, необходими за достъп до доклада, когато докладът е публикуван от друга държава или организация.

## ЧАСТ III

### ПРЕПОРЪЧИТЕЛНИ ПРАКТИКИ

## Глава 15

### АДМИНИСТРАТИВНИ ОТГОВОРНОСТИ

15.1 Държавите гарантират, че органите за разследване във връзка с морска безопасност разполагат с достатъчно материални и финансови ресурси и подходящо квалифициран персонал, които да им позволят да изпълняват задълженията на държавата за провеждане на разследвания във връзка с морска безопасност на морски произшествия и морски инциденти съгласно този Кодекс.

15.2 Всеки инспектор в разследване на морската безопасност, е определен с оглед на уменията, посочени в Резолюция А.996(25) за инспекторите.

15.3 Параграф 15.2 обаче не изключва подходящото определяне на инспектори с необходимите специализирани умения, които да участват временно в разследване на морската безопасност, нито изключва използването на консултанти за предоставяне на експертни съвети по който и да е аспект на разследване на морската безопасност.

15.4 Всяко лице, което е инспектор в разследване на морската безопасност или подпомага разследване на морска безопасност, е задължено да действа в съответствие с този Кодекс.

## Глава 16

### ПРИНЦИПИ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО

**16.1 Независимост:** Разследването във връзка с морската безопасност е безпристрастно, за да се гарантира свободният достъп до информация.

16.1.1 За да се постигне резултатът съгласно параграф 16.1, инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, има(т) функционална независимост

от:

- .1 страните, участващи в морското произшествие или морския инцидент;
  - .2 всяко лице, което може да реши да предприеме административни или дисциплинарни действия срещу лице или организация, участващи в морско произшествие или морски инцидент; и
  - .3 съдебни производства.
- 16.1.2 Инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване във връзка с морската безопасност, е(са) свободен(и) от намеса на страните по точки .1, .2 и .3 от 16.1.1 по отношение на:
- .1 събирането на цялата налична информация, свързана с морското произшествие или морския инцидент, включително записи на данни от пътуването и записи от услуги за обслужване на движението на кораби;
  - .2 анализ на доказателствата и определяне на причинно-следствените фактори;
  - .3 извличане на заключения, свързани с причинно-следствените фактори;
  - .4 разпространяване на проектодоклад за коментар и изготвяне на окончателния доклад;
- и
- .5 ако е целесъобразно, изготвяне на препоръки за безопасност.

**16.2 Акцент върху безопасността:** Целта на разследването на морската безопасност не е да се определи отговорността или вината. Въпреки това инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване във връзка с морската безопасност, не се въздържа(т) от пълно докладване на причинно-следствените фактори, тъй като от констатациите може да се направи извод за вина или отговорност.

**16.3 Сътрудничество:** Когато това е практически осъществимо и в съответствие с изискванията и препоръките на този Кодекс, и по-специално глава 10 относно сътрудничеството, държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, се стреми(ят) да съдейства(т) максимално на сътрудничеството между значително заинтересованите държави и други лица или организации, провеждащи разследване на морско произшествие или морски инцидент.

**16.4 Приоритет:** Доколкото е възможно, разследването във връзка с морската безопасност има същия приоритет като всяко друго разследване, включително наказателно преследване, провеждано от държавата във връзка с морското произшествие или морския инцидент.

16.4.1 В съответствие с параграф 16.4 не се възпрепятства достъпът на инспектора(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, до доказателства, когато друго лице или организация провежда отделно разследване на морско произшествие или морски инцидент.

16.4.2 Доказателствата, до които следва да бъде предоставен улеснен достъп, включват:

- .1 преглед и друга документация, съхранявана от държавата на знамето, собствениците и класификационните организации;
- .2 всички записани данни, включително устройства за записване на данни за пътуването; и
- .3 доказателства, които могат да бъдат предоставени от държавни инспектори, служители на бреговата охрана, оператори на корабни транспортни услуги, лоцмани или друг морски персонал.

**16.5 Обхват на разследването на морската безопасност:** Правилното установяване на факторите, причинили събитието, изисква своевременно и методично разследване, излизащо извън рамките на преките доказателства и търсещо допринасящите фактори, които може да са далеч от мястото на морското произшествие или морския инцидент и които могат в бъдеще да причинят други морски произшествия и морски инциденти. Разследванията на морската безопасност следователно служат като средство за установяване не само на непосредствените фактори, причинили събитието, но и на пропуски в цялата верига от отговорности.

Глава 17

РАЗСЛЕДВАНЕ НА МОРСКИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

(РАЗЛИЧНИ ОТ МНОГО СЕРИОЗНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ) И МОРСКИ ИНЦИДЕНТИ

17.1 Провежда се разследване във връзка с морската безопасност на морски произшествия (различни от много сериозни морски произшествия, които са разгледани в глава 6 от този Кодекс) и морски инциденти от държавата на знамето на съответния кораб, ако се счита за вероятно дадено разследване във връзка с морската безопасност да предостави информация, която може да се използва за предотвратяване в бъдеще на морски произшествия и морски инциденти.

17.2 Глава 7 съдържа задължителните изисквания за определяне коя(кои) държава(и), разследваща(и) морската безопасност, е(са) държава(и) за морско произшествие. Когато

събитието, което се разследва в съответствие с тази глава, е морски инцидент, глава 7 се спазва като препоръчителна практика, все едно се отнася за морски инциденти.

## Глава 18

### ФАКТОРИ, КОИТО СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ЗА ПОСТИГАНЕ НА СПОРАЗУМЕНИЕ ПО ЧАСТ II, ГЛАВА 7

18.1 Когато държавата(ите) на знамето, крайбрежната държава (ако участва) или други значително заинтересовани държави се стремят да постигнат споразумение в съответствие с част II, глава 7 за това коя(кои) държава или държави да бъде(ат) държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност съгласно този Кодекс, се вземат предвид следните фактори:

- .1 дали морското произшествие или морският инцидент са настъпили на територията, включително в териториалното море, на дадена държава;
- .2 дали корабът или корабите, участващи в морско произшествие или морски инцидент, настъпил в открито море или в изключителната икономическа зона, впоследствие плават в териториалното море на държава;
- .3 ресурсите и ангажиментът, изисквани от държавата на знамето и други значително заинтересовани държави;
- .4 потенциалният обхват на разследването на морската безопасност и способността на държавата на знамето или на друга значително заинтересована държава да приложи този обхват;
- .5 необходимостта инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, да получи(ат) достъп до доказателства и да се прецени държавата или държавите, която(ито) е(са) в най-добра позиция да улесни(ят) този достъп до доказателства;
- .6 всяко предполагаемо или действително неблагоприятно въздействие на морското произшествие или морския инцидент върху други държави;
- .7 националността на екипажа, пътниците и други лица, засегнати от морското произшествие или морския инцидент.

## Глава 19

### АКТОВЕ НА НЕЗАКОННА НАМЕСА

19.1 Ако в хода на разследване във връзка с морската безопасност стане известно или са налице съмнения, че е извършено нарушение съгласно членове 3, 3bis, 3ter или 3quater от Конвенцията за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на морското корабоплаване от 1988 г., органът за разследване във връзка с морската безопасност своевременно гарантира, че органите за морска сигурност на съответната(ите) държава(и) са информирани.

## Глава 20

### УВЕДОМЯВАНЕ НА УЧАСТВАЩИТЕ СТРАНИ И ЗАПОЧВАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕ

20.1 При започване на разследване във връзка с морската безопасност по този Кодекс, капитанът, собственикът и агентът на кораб, участвал в морското произшествие или морски инцидент, които се разследват, се информират своевременно за:

- .1 морското произшествие или морския инцидент, предмет на разследването;
- .2 времето и мястото, където ще започне разследването на морската безопасност;
- .3 наименованието и данните за контакт на органа(ите) за разследване на морска безопасност;
- .4 информация за законодателството, съгласно което се провежда разследването на морската безопасност;
- .5 правата и задълженията на страните в разследването на морската безопасност; и
- .6 правата и задълженията на държавата или държавите, провеждащи разследването във връзка с морската безопасност.

20.2 Всяка държава разработва стандартен документ, описващ подробно информацията в параграф 20.1, който може да бъде предаден по електронен път на капитана, агента и собственика на кораба.

20.3 Като приема(т), че всеки кораб, участващ в морско произшествие или морски инцидент, може да продължи да се експлоатира и не следва да се забавя повече, отколкото е абсолютно необходимо, държавата(ите), провеждаща(и) разследването във връзка с морската безопасност, започва(т) разследването във връзка с морската безопасност възможно най-скоро, без ненужно забавяне на кораба.

## Глава 21

### КООРДИНИРАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО

21.1 Препоръките в тази глава се прилагат в съответствие с принципите в глави 10 и 11 от този Кодекс.

21.2 Държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност,

осигурява(т) подходяща правна рамка в държавата за:

- .1 определяне на инспектори в разследването на морската безопасност, включително водещ инспектор в разследването на морската безопасност;
- .2 предоставяне на разумно равнище на подкрепа на участниците в разследването на морската безопасност;
- .3 разработване на стратегия за разследване на морската безопасност в сътрудничество с други значително заинтересовани държави;
- .4 гарантиране, че методологията, следвана по време на разследването във връзка с морската безопасност, е в съответствие с препоръчаната в Резолюция А.884(21);
- .5 гарантиране, че разследването на морската безопасност взема предвид всички препоръки или инструменти, публикувани от Организацията или Международната организация на труда, които са от значение за провеждането на разследване във връзка с морската безопасност; и
- .6 гарантиране, че при разследването във връзка с морската безопасност се вземат предвид процедурите за управление на безопасността и политиката за безопасност на оператора на кораб в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасността.

21.3 Държавата(ите), която(ито) разследва(т) морската безопасност, позволява(т) на значително заинтересована държава да участва в аспекти на разследването на морската безопасност, които са от значение за нея, доколкото това е практически възможно.

21.3.1 Участието включва разрешение на представители на значително заинтересованата държава да:

- .1 разпитват свидетели;
- .2 преглеждат и проверяват доказателствата и да правят копия на документите;
- .3 представят доказателствата, коментират и отразяват правилно техните становища в окончателния доклад; и
- .4 да им бъдат предоставени проектодокладите и окончателните доклади, свързани с разследването на морската безопасност.

21.4 Доколкото е практически възможно, значително заинтересованите държави съдействат на държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, като предоставят достъп до съответната информация за разследването на морската безопасност. Доколкото е възможно на инспектора(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, се предоставя достъп и до държавни инспектори, служители на бреговата охрана, оператори на услуги за обслужване на движението на кораби, лоцмани и друг морски персонал на значително заинтересована държава.

21.5 Държавата на знамето на кораб, участвал в морско произшествие или морски инцидент, съдейства екипажът да бъде на разположение на инспектора(ите), провеждащ(и) разследването на морската безопасност.

## Глава 22

### СЪБИРАНЕ НА ДОКАЗАТЕЛСТВА

22.1 Държава(и), разследваща(и) морската безопасност, не задържа(т) ненужно кораб за събиране на доказателства или оригинални документи или оборудване, освен ако това е от съществено значение за целите на разследването на морската безопасност. Следователите правят копия на документи, когато това е възможно.

22.2 Инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване във връзка с морската безопасност, съхранява(т) записи от разпити и други доказателства, събрани по време на разследване във връзка с морската безопасност, по начин, който възпрепятства достъпа на лица за цели различни от целите на разследването.

22.3 Инспекторът(ите), провеждащ(и) разследването във връзка с морската безопасност, ефективно използва(т) всички записани данни, включително устройствата за записване на данните от пътуването, ако има такива. Устройствата за записване на данните от пътуването са на разположение за изтегляне от инспектора(ите), провеждащ(и) разследване на морската безопасност, или от определен представител.

22.3.1 В случай че държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, не разполага(т) с подходящи четящи устройства за устройство за записване на данните от пътуването, държавите с такива възможности предлагат своите услуги, като отчитат надлежно:

- .1 наличните ресурси;
- .2 възможностите на четящото устройство;
- .3 навременността на отчитането; и
- .4 местонахождението на устройството;

## Глава 23

### ПОВЕРИТЕЛНОСТ НА ИНФОРМАЦИЯТА

23.1 Държавите гарантират, че инспекторът(ите), провеждащ(и) разследване във връзка с морската безопасност, разкрива(т) само информация от доклада за морската безопасност, когато:

.1 е необходимо или желателно за целите на безопасността на транспорта и при отчитане на всяко въздействие в бъдеще на информацията за безопасността за разследване на морската безопасност; или

.2 както е разрешено в други случаи в съответствие с този Кодекс.

23.2 Държавите, участващи в разследванията във връзка с морската безопасност съгласно този Кодекс, гарантират, че докладът за морската безопасност, с който разполагат, не се разкрива в наказателни, граждански, дисциплинарни или административни производства, освен ако:

.1 съответният правораздавателен орган в държавата установи, че въпреки всяко неблагоприятно вътрешно или международно въздействие, което разкриването на информацията може да окаже върху текущи или бъдещи разследвания на морската безопасност, е налице надделяващ обществен интерес за правораздаването; и

.2 когато е уместно с оглед обстоятелства, държавата, която е предоставила доклада за морска безопасност от разследването във връзка с морската безопасност, разрешава неговото разкриване.

23.3 Докладите за морска безопасност са включени в окончателния доклад или в допълненията към него само когато са от значение за анализа на морското произшествие или морския инцидент. Части от доклада, които не са от значение и не са включени в окончателния доклад, не се разкриват.

23.4 Държавите е необходимо да предоставят информация от доклад за морска безопасност на значително заинтересована държава, само когато това няма да наруши целостта и надеждността на разследванията за морска безопасност, провеждани от държавата или държавите, предоставящи информацията.

23.4.1 Държавата, предоставяща информацията от доклада за морска безопасност, може да изиска от държавата, получаваща информацията, да се задължи тя да остане поверителна.

## Глава 24

### ЗАЩИТА НА СВИДЕТЕЛИ И УЧАСТВАЩИ СТРАНИ

24.1 Ако от дадено лице се изисква по закон да представи доказателства, които могат да доведат до подвеждането му под отговорност, за целите на разследване във връзка с морската безопасност, доказателствата, доколкото националното законодателство позволява, не се допускат като доказателства в гражданско или наказателно производство срещу лицето.

24.2 Лице, от което се изисква да представи доказателства, се информира за вида и основанието на разследването. Лице, от което се изисква да представи доказателства, се информира и му се разрешава достъп до правни съвети относно:

.1 възможните рискове от подвеждането му под отговорност във всяко производство, последващо разследването на морската безопасност;

.2 правото да не се самоуличава или да мълчи;

.3 защитата на лицето с оглед предотвратяване използването на доказателствата срещу него, ако то предостави доказателствата за разследването във връзка с морската безопасност.

## Глава 25

### ПРОЕКТ И ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

25.1 Докладите от разследвания във връзка с морската безопасност се приключват възможно най-скоро.

25.2 При поискване и когато е възможно, държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, изпраща(т) копие от проекта на доклад от разследването във връзка с морската безопасност за коментар на заинтересованите страни. Тази препоръка обаче не се прилага, когато няма гаранция, че заинтересованата страна няма да разпространи или стане причина да се разпространи, публикува или осигури достъп до проекта на доклад за разследване на морска безопасност, или до част от него, без изричното съгласие на държавата(ите), провеждаща(и) разследване на морска безопасност.

25.3 Държавата(ите), която(които) разследва(т) морската безопасност, предоставя(ят) на заинтересованата страна тридесет дни или друго договорено време да представи(ят) своите коментари по доклада от разследването във връзка с морската безопасност. Държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, разглежда(т) коментарите преди изготвянето на окончателния доклад от разследване на морската безопасност и когато

приемането или отхвърлянето на коментарите ще има пряко въздействие върху интересите на заинтересованата страна, която ги е представила, държавата(ите), разследваща(и) морската безопасност, уведомява(т) заинтересованата страна за начина, по който коментарите са били разгледани. Ако държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, не получи(ат) коментари след изтичането на тридесетдневния срок или на договорения период, тя(те) може(могат) да пристъпи(ят) към финализиране на доклада от разследването във връзка с морската безопасност.

25.4 Когато националното законодателство на държавата, която изготвя доклада за разследване на морска безопасност, позволява това, проектът и окончателният доклад не се допускат като доказателства в производства, свързани с морското произшествие или морския инцидент, които могат да доведат до дисциплинарна отговорност, подвеждане под наказателна или гражданска отговорност.

25.5 На всеки етап от разследването на морската безопасност могат да бъдат препоръчани временни мерки за безопасност.

25.6 Когато една значително заинтересована държава не е съгласна с целия окончателен доклад за разследване на морската безопасност или с част от него, тя може да представи свой собствен доклад на Организацията.

## Глава 26

### ВЪЗОБНОВЯВАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕ

26.1 Държавата(ите), провеждаща(и) разследване във връзка с морската безопасност, която(които) е(са) прекратила(и) разследване във връзка с морската безопасност, преразглежда(т) констатациите си и преценява(т) възобновяване на разследването, когато бъдат представени нови доказателства, които могат съществено да променят анализа и направените заключения.

26.2 Когато на разследващата(ите) морската безопасност държава(и), която(които) е(са) прекратила(и) разследване на морска безопасност, бъдат представени значителни нови доказателства, свързани с морско произшествие или морски инцидент, те се преценяват в цялост и се отнасят към други значително заинтересовани държави за съответни допълнения.