

**CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES
FOR A SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE
INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)**

(Resolution MSC.255(84))

**CODE DE NORMES INTERNATIONALES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
APPLICABLES À UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ SUR UN ACCIDENT DE MER OU
UN INCIDENT DE MER (CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS)**

(Résolution MSC.255(84))

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

((Резолюция MSC.255(84))

**CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS
PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y
SUCESOS MARÍTIMOS (CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)**

(Resolución MSC.255(84))

RESOLUTION MSC.255(84)
(adopted on 16 May 2008)

**ADOPTION OF THE CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND
RECOMMENDED PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION
INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT
(CASUALTY INVESTIGATION CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

NOTING with concern that, despite the best endeavours of the Organization, casualties and incidents resulting in loss of life, loss of ships and pollution of the marine environment continue to occur,

NOTING ALSO that the safety of seafarers and passengers and the protection of the marine environment can be enhanced by timely and accurate reports identifying the circumstances and causes of marine casualties and incidents,

NOTING FURTHER the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea,

NOTING IN ADDITION the responsibilities of flag States under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (regulation I/21) (hereinafter referred to as "the Convention"), the International Convention on Load Lines, 1966 (article 23) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (article 12), to conduct casualty investigations and to supply the Organization with relevant findings,

CONSIDERING the need to ensure that all very serious marine casualties are investigated,

CONSIDERING ALSO the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident (resolution A.987(24)),

ACKNOWLEDGING that the investigation and proper analysis of marine casualties and incidents can lead to greater awareness of casualty causation and result in remedial measures, including better training, for the purpose of enhancing safety of life at sea and protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for a code to provide, as far as national laws allow, a standard approach to marine casualty and incident investigation with the objective of preventing marine casualties and incidents in the future,

RECOGNIZING ALSO the international nature of shipping and the need for co-operation between Governments having a substantial interest in a marine casualty or incident for the purpose of determining the circumstances and causes thereof,

NOTING resolution MSC.257(84) by which it adopted amendments to chapter XI-1 of the Convention to make parts I and II of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident mandatory under the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, the text of the proposed Casualty Investigation Code,

1. ADOPTS the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on 1 January 2010 upon entry into force of the amendments to regulation XI-1/6 of the Convention;
3. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)

Table of Contents

	Page
Foreword	4
Part I – General provisions	6
Chapter 1 – Purpose	6
Chapter 2 – Definitions	6
Chapter 3 – Application of chapters in Parts II and III	10
Part II – Mandatory standards	10
Chapter 4 – Marine safety investigation Authority	10
Chapter 5 – Notification	10
Chapter 6 – Requirement to investigate very serious marine casualties	11
Chapter 7 – Flag State’s agreement with another substantially interested State to conduct a marine safety investigation	11
Chapter 8 – Powers of an investigation	12
Chapter 9 – Parallel investigations	12
Chapter 10 – Co-operation	12
Chapter 11 – Investigation not to be subject to external direction	12
Chapter 12 – Obtaining evidence from seafarers	13
Chapter 13 – Draft marine safety investigation reports	13
Chapter 14 – Marine safety investigation reports	14
Part III – Recommended practices	14
Chapter 15 – Administrative responsibilities	14
Chapter 16 – Principles of investigation	15
Chapter 17 – Investigation of marine casualties (other than very serious casualties) and marine incidents	16
Chapter 18 – Factors that should be taken into account when seeking agreement under chapter 7 of Part II	16
Chapter 19 – Acts of unlawful interference	17
Chapter 20 – Notification to parties involved and commencement of an investigation	17
Chapter 21 – Co-ordinating an investigation	18
Chapter 22 – Collection of evidence	19
Chapter 23 – Confidentiality of information	19
Chapter 24 – Protection for witnesses and involved parties	20
Chapter 25 – Draft and final report	20
Chapter 26 – Re-opening an investigation	21

Foreword

1 This Code incorporates and builds on the best practices in marine casualty and marine incident investigation that were established by the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, adopted in November 1997 by the International Maritime Organization (the Organization), by resolution A.849(20). The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents sought to promote co-operation and a common approach to marine casualty and marine incident investigations between States.

Background

2 The Organization has encouraged co-operation and recognition of mutual interest through a number of resolutions. The first was resolution A.173(ES.IV) (Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties) adopted in November 1968. Other resolutions followed including: resolution A.322(IX) (The Conduct of Investigations into Casualties) adopted in November 1975; resolution A.440(XI) (Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties) and resolution A.442(XI) (Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions), both adopted in November 1979; resolution A.637(16) (Co-operation in Maritime Casualty Investigations) adopted in 1989.

3 These individual resolutions were amalgamated and expanded by the Organization with the adoption of the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents. Resolution A.884(21) (Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents resolution A.849(20)), adopted in November 1999, enhanced the Code by providing guidelines for the investigation of human factors.

4 The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1948, included a provision requiring flag State Administrations to conduct investigations into any casualty suffered by a ship of its flag if an investigation may assist in identifying regulatory issues as a contributing factor. This provision was retained in the 1960 and 1974 SOLAS Conventions. It was also included in the International Convention on Load Lines, 1966. Further, flag States are required to inquire into certain marine casualties and marine incidents occurring on the high seas.

5 The sovereignty of a coastal State extends beyond its land and inland waters to the extent of its territorial sea. This jurisdiction gives the coastal State an inherent right to investigate marine casualties and marine incidents connected with its territory. Most national Administrations have legal provisions to cover the investigation of a shipping incident within its inland waters and territorial sea, regardless of the flag.

Treatment of seafarers

6 Most recently, the International Labour Organization's (ILO) Maritime Labour Convention, 2006 (which has not yet come into force), provides a provision for the investigation of some serious marine casualties as well as setting out working conditions for seafarers. Recognizing the need for special protection for seafarers during an investigation, the Organization adopted, in December 2005, the "Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident" through resolution A.987(24). The Guidelines were promulgated by IMO and ILO on 1 July 2006.

Adoption of the Code

7 Since the adoption of the first SOLAS Convention, there have been extensive changes in the structure of the international maritime industry and changes in international law. These changes have potentially increased the number of States with an interest in the process and outcomes of marine safety investigations, in the event of a marine casualty or marine incident, increasing the potential for jurisdictional and other procedural differences between affected States.

8 This Code, while it specifies some mandatory requirements, recognizes the variations in international and national laws in relation to the investigation of marine casualties and marine incidents. The Code is designed to facilitate objective marine safety investigations for the benefit of flag States, coastal States, the Organization and the shipping industry in general.

PART I

GENERAL PROVISIONS

Chapter 1

PURPOSE

1.1 The objective of this Code is to provide a common approach for States to adopt in the conduct of marine safety investigations into marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The Code envisages that this aim will be achieved through States:

- .1 applying consistent methodology and approach, to enable and encourage a broad ranging investigation, where necessary, in the interests of uncovering the causal factors and other safety risks; and
- .2 providing reports to the Organization to enable a wide dissemination of information to assist the international marine industry to address safety issues.

1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the findings.

1.3 This Code recognizes that under the Organization's instruments, each flag State has a duty to conduct an investigation into any casualty occurring to any ship flying its flag, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable, or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. The Code also takes into account that a flag State shall cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons into certain marine casualties or marine incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognizes that where a marine casualty or marine incident occurs within the territory, including the territorial sea, of a State, that State has a right to investigate the cause of any such marine casualty or marine incident which might pose a risk to life or to the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

Chapter 2

DEFINITIONS

When the following terms are used in the mandatory standards and recommended practices for marine safety investigations they have the following meaning.

2.1 An *agent* means any person, natural or legal, engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or the owner of the cargo, in providing shipping services, including managing arrangements for the ship being the subject of a marine safety investigation.

- 2.2 A *causal factor* means actions, omissions, events or conditions, without which:
- .1 the marine casualty or marine incident would not have occurred; or
 - .2 adverse consequences associated with the marine casualty or marine incident would probably not have occurred or have been as serious;
 - .3 another action, omission, event or condition, associated with an outcome in .1 or .2, would probably not have occurred.
- 2.3 A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.
- 2.4 *Exclusive economic zone* means the exclusive economic zone as defined by article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.
- 2.5 *Flag State* means a State whose flag a ship is entitled to fly.
- 2.6 *High seas* means the high seas as defined in article 86 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.
- 2.7 *Interested party* means an organization, or individual, who, as determined by the marine safety investigating State(s), has significant interests, rights or legitimate expectations with respect to the outcome of a marine safety investigation.
- 2.8 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.
- 2.9 A *marine casualty* means an event, or a sequence of events, that has resulted in any of the following which has occurred directly in connection with the operations of a ship:
- .1 the death of, or serious injury to, a person;
 - .2 the loss of a person from a ship;
 - .3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship;
 - .4 material damage to a ship;
 - .5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision;
 - .6 material damage to marine infrastructure external to a ship, that could seriously endanger the safety of the ship, another ship or an individual; or
 - .7 severe damage to the environment, or the potential for severe damage to the environment, brought about by the damage of a ship or ships.

However, a marine casualty does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.10 A *marine incident* means an event, or sequence of events, other than a marine casualty, which has occurred directly in connection with the operations of a ship that endangered, or, if not corrected, would endanger the safety of the ship, its occupants or any other person or the environment.

However, a marine incident does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.11 A *marine safety investigation* means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2.12 A *marine safety investigation report* means a report that contains:

- .1 a summary outlining the basic facts of the marine casualty or marine incident and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result;
- .2 the identity of the flag State, owners, operators, the company as identified in the safety management certificate, and the classification society (subject to any national laws concerning privacy);
- .3 where relevant the details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other matters, such as time served on the ship;
- .4 a narrative detailing the circumstances of the marine casualty or marine incident;
- .5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;
- .6 a discussion of the marine safety investigation's findings, including the identification of safety issues, and the marine safety investigation's conclusions; and
- .7 where appropriate, recommendations with a view to preventing future marine casualties and marine incidents.

2.13 *Marine safety investigation Authority* means an Authority in a State, responsible for conducting investigations in accordance with this Code.

2.14 *Marine safety investigating State(s)* means the flag State or, where relevant, the State or States that take the responsibility for the conduct of the marine safety investigation as mutually agreed in accordance with this Code.

2.15 A *marine safety record* means the following types of records collected for a marine safety investigation:

- .1 all statements taken for the purpose of a marine safety investigation;
- .2 all communications between persons pertaining to the operation of the ship;

- .3 all medical or private information regarding persons involved in the marine casualty or marine incident;
- .4 all records of the analysis of information or evidential material acquired in the course of a marine safety investigation; and
- .5 information from the voyage data recorder.

2.16 A *material damage* in relation to a marine casualty means:

- .1 damage that:
 - .1.1 significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of marine infrastructure or a ship; and
 - .1.2 requires major repair or replacement of a major component or components;
or
- .2 destruction of the marine infrastructure or ship.

2.17 A *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship.

2.18 A *serious injury* means an injury which is sustained by a person, resulting in incapacitation where the person is unable to function normally for more than 72 hours, commencing within seven days from the date when the injury was suffered.

2.19 A *severe damage to the environment* means damage to the environment which, as evaluated by the State(s) affected, or the flag State, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment.

2.20 *Substantially interested State* means a State:

- .1 which is the flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident; or
- .2 which is the coastal State involved in a marine casualty or marine incident; or
- .3 whose environment was severely or significantly damaged by a marine casualty (including the environment of its waters and territories recognized under international law); or
- .4 where the consequences of a marine casualty or marine incident caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or
- .5 where, as a result of a marine casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or
- .6 that has important information at its disposal that the marine safety investigating State(s) consider useful to the investigation; or
- .7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the marine safety investigating State(s).

2.21 *Territorial sea* means territorial sea as defined by Section 2 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.22 A *very serious marine casualty* means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment.

Chapter 3

APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

3.1 Part II of this Code contains mandatory standards for marine safety investigations. Some clauses apply only in relation to certain categories of marine casualties and are mandatory only for marine safety investigations into those marine casualties.

3.2 Clauses in Part III of this Code may refer to clauses in this part that apply only to certain marine casualties. The clauses in Part III may recommend that such clauses be applied in marine safety investigations into other marine casualties or marine incidents.

PART II

MANDATORY STANDARDS

Chapter 4

MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY

4.1 The Government of each State shall provide the Organization with detailed contact information of the marine safety investigation Authority(ies) carrying out marine safety investigations within their State.

Chapter 5

NOTIFICATION

5.1 When a marine casualty occurs on the high seas or in an exclusive economic zone, the flag State of a ship, or ships, involved, shall notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.2 When a marine casualty occurs within the territory, including the territorial sea, of a coastal State, the flag State, and the coastal State, shall notify each other and between them notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.3 Notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

5.4 **Format and content:** The notification shall contain as much of the following information as is readily available:

- .1 the name of the ship and its flag State;

- .2 the IMO ship identification number;
- .3 the nature of the marine casualty;
- .4 the location of the marine casualty;
- .5 time and date of the marine casualty;
- .6 the number of any seriously injured or killed persons;
- .7 consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment;
and
- .8 the identification of any other ship involved.

Chapter 6

REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES

- 6.1 A marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.
- 6.2 Subject to any agreement in accordance with chapter 7, the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code.

Chapter 7

FLAG STATE'S AGREEMENT WITH ANOTHER SUBSTANTIALLY INTERESTED STATE TO CONDUCT A MARINE SAFETY INVESTIGATION

- 7.1 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, where a marine casualty occurs within the territory, including territorial sea, of a State, the flag State(s) involved in the marine casualty and the coastal State shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.2 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, if a marine casualty occurs on the high seas or in the exclusive economic zone of a State, and involves more than one flag State, then the States shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.3 For a marine casualty referred to in paragraphs 7.1 or 7.2, agreement may be reached by the relevant States with another substantially interested State for that State or States to be the marine safety investigating State(s).
- 7.4 Prior to reaching an agreement, or if an agreement is not reached, in accordance with paragraphs 7.1, 7.2 or 7.3, then the existing obligations and rights of States under this Code, and under other international laws, to conduct a marine safety investigation, remain with the respective parties to conduct their own investigation.

7.5 By fully participating in a marine safety investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfil its obligations under this Code, SOLAS regulation I/21 and article 94, section 7 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Chapter 8

POWERS OF AN INVESTIGATION

8.1 All States shall ensure that their national laws provide investigator(s) carrying out a marine safety investigation with the ability to board a ship, interview the master and crew and any other person involved, and acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation.

Chapter 9

PARALLEL INVESTIGATIONS

9.1 Where the marine safety investigating State(s) is conducting a marine safety investigation under this Code, nothing prejudices the right of another substantially interested State to conduct its own separate marine safety investigation.

9.2 While recognizing that the marine safety investigating State(s) shall be able to fulfil obligations under this Code, the marine safety investigating State(s) and any other substantially interested State conducting a marine safety investigation shall seek to co-ordinate the timing of their investigations, to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence, where possible.

Chapter 10

CO-OPERATION

10.1 All substantially interested States shall co-operate with the marine safety investigating State(s) to the extent practicable. The marine safety investigating State(s) shall provide for the participation of the substantially interested States to the extent practicable.

Chapter 11

INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective. The marine safety investigation shall be able to report on the results of a marine safety investigation without direction or interference from any persons or organizations that may be affected by its outcome.

Chapter 12

OBTAINING EVIDENCE FROM SEAFARERS

12.1 Where a marine safety investigation requires a seafarer to provide evidence to it, the evidence shall be taken at the earliest practical opportunity. The seafarer shall be allowed to return to his/her ship, or be repatriated at the earliest possible opportunity. The seafarer's human rights shall, at all times, be upheld.

12.2 All seafarers from whom evidence is sought shall be informed of the nature and basis of the marine safety investigation. Further, a seafarer from whom evidence is sought shall be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

- .1 any potential risk that he/she may incriminate himself/herself in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;
- .2 any right not to self-incriminate or to remain silent;
- .3 any protections afforded to the seafarer to prevent the evidence being used against him/her if he/she provides the evidence to the marine safety investigation.

Chapter 13

DRAFT MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

13.1 Subject to paragraphs 13.2 and 13.3, where it is requested, the marine safety investigating State(s) shall send a copy of a draft report to a substantially interested State to allow the substantially interested State to make comment on the draft report.

13.2 The marine safety investigating State(s) is only bound to comply with paragraph 13.1 where the substantially interested State receiving the report guarantees not to circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s) or unless such reports or documents have already been published by the marine safety investigating State(s).

13.3 The marine safety investigating State(s) is not bound to comply with paragraph 13.1 if:

- .1 the marine safety investigating State(s) requests the substantially interested State receiving the report to affirm that evidence included in the draft report will not be admitted in civil or criminal proceedings against a person who gave the evidence; and
- .2 the substantially interested State refuses to provide such an affirmation.

13.4 The marine safety investigating State(s) shall invite the substantially interested States to submit their comments on the draft report within 30 days or some other mutually agreed period. The marine safety investigating State(s) shall consider the comments before preparing the final report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the State that submitted them, the marine safety investigating State(s) shall notify the substantially interested State of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the report.

13.5 The marine safety investigating State(s) shall seek to fully verify the accuracy and completeness of the draft report by the most practical means.

Chapter 14

MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

14.1 The marine safety investigating State(s) shall submit the final version of a marine safety investigation report to the Organization for every marine safety investigation conducted into a very serious marine casualty.

14.2 Where a marine safety investigation is conducted into a marine casualty or marine incident, other than a very serious marine casualty, and a marine safety investigation report is produced which contains information which may prevent or lessen the seriousness of marine casualties or marine incidents in the future, the final version shall be submitted to the Organization.

14.3 The marine safety investigation report referred in paragraphs 14.1 and 14.2 shall utilize all the information obtained during a marine safety investigation, taking into account its scope, required to ensure that all the relevant safety issues are included and understood so that safety action can be taken as necessary.

14.4 The final marine safety investigation report shall be made available to the public and the shipping industry by the marine safety investigating State(s), or the marine safety investigating State(s) shall undertake to assist the public and the shipping industry with details, necessary to access the report, where it is published by another State or the Organization.

PART III

RECOMMENDED PRACTICES

Chapter 15

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITIES

15.1 States should ensure that marine safety investigating Authorities have available to them sufficient material and financial resources and suitably qualified personnel to enable them to facilitate the State's obligations to undertake marine safety investigations into marine casualties and marine incidents under this Code.

15.2 Any investigator forming part of a marine safety investigation should be appointed on the basis of the skills outlined in resolution A.996(25) for investigators.

15.3 However, paragraph 15.2 does not preclude the appropriate appointment of investigators with necessary specialist skills to form part of a marine safety investigation on a temporary basis, neither does it preclude the use of consultants to provide expert advice on any aspect of a marine safety investigation.

15.4 Any person who is an investigator, in a marine safety investigation, or assisting a marine safety investigation, should be bound to operate in accordance with this Code.

Chapter 16

PRINCIPLES OF INVESTIGATION

16.1 **Independence:** A marine safety investigation should be unbiased to ensure the free flow of information to it.

16.1.1 In order to achieve the outcome in paragraph 16.1, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should have functional independence from:

- .1 the parties involved in the marine casualty or marine incident;
- .2 anyone who may make a decision to take administrative or disciplinary action against an individual or organization involved in a marine casualty or marine incident; and
- .3 judicial proceedings.

16.1.2 The investigator(s) carrying out a marine safety investigation should be free of interference from the parties in .1, .2 and .3 of paragraph 16.1.1 with respect to:

- .1 the gathering of all available information relevant to the marine casualty or marine incident, including voyage data recordings and vessel traffic services recordings;
- .2 analysis of evidence and the determination of causal factors;
- .3 drawing conclusions relevant to the causal factors;
- .4 distributing a draft report for comment and preparation of the final report; and
- .5 if appropriate, the making of safety recommendations.

16.2 **Safety focused:** It is not the objective of a marine safety investigation to determine liability, or apportion blame. However, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not refrain from fully reporting on the causal factors because fault or liability may be inferred from the findings.

16.3 **Co-operation:** Where it is practicable and consistent with the requirements and recommendations of this Code, in particular chapter 10 on Co-operation, the marine safety investigating State(s) should seek to facilitate maximum co-operation between substantially interested States and other persons or organizations conducting an investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4 **Priority:** A marine safety investigation should, as far as possible, be afforded the same priority as any other investigation, including investigations by a State for criminal purposes being conducted into the marine casualty or marine incident.

16.4.1 In accordance with paragraph 16.4 investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not be prevented from having access to evidence in circumstances where another person or organization is carrying out a separate investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4.2 The evidence for which ready access should be provided should include:

- .1 survey and other records held by the flag State, the owners, and classification societies;
- .2 all recorded data, including voyage data recorders; and
- .3 evidence that may be provided by Government surveyors, coastguard officers, vessel traffic service operators, pilots or other marine personnel.

16.5 **Scope of a marine safety investigation:** Proper identification of causal factors requires timely and methodical investigation, going far beyond the immediate evidence and looking for underlying conditions, which may be remote from the site of the marine casualty or marine incident, and which may cause other future marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations should, therefore, be seen as a means of identifying not only immediate causal factors but also failures that may be present in the whole chain of responsibility.

Chapter 17

INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES (OTHER THAN VERY SERIOUS CASUALTIES) AND MARINE INCIDENTS

17.1 A marine safety investigation should be conducted into marine casualties (other than very serious marine casualties – which are addressed in chapter 6 of this Code) and marine incidents, by the flag State of a ship involved, if it is considered likely that a marine safety investigation will provide information that can be used to prevent marine casualties and marine incidents in the future.

17.2 Chapter 7 contains the mandatory requirements for determining which is the marine safety investigating State(s) for a marine casualty. Where the occurrence being investigated in accordance with this chapter is a marine incident, chapter 7 should be followed as a recommended practice as if it referred to marine incidents.

Chapter 18

FACTORS THAT SHOULD BE TAKEN INTO ACCOUNT WHEN SEEKING AGREEMENT UNDER CHAPTER 7 OF PART II

18.1 When the flag State(s), a coastal State (if involved) or other substantially interested States are seeking to reach agreement, in accordance with chapter 7 of Part II on which State or State(s) will be the marine safety investigating State(s) under this Code, the following factors should be taken into account:

- .1 whether the marine casualty or marine incident occurred in the territory, including territorial sea, of a State;
- .2 whether the ship or ships involved in a marine casualty or marine incident occurring on the high seas, or in the exclusive economic zone, subsequently sail into the territorial sea of a State;

- .3 the resources and commitment required of the flag State and other substantially interested States;
- .4 the potential scope of the marine safety investigation and the ability of the flag State or another substantially interested State to accommodate that scope;
- .5 the need of the investigator(s) carrying out a marine safety investigation to access evidence and consideration of the State or States best placed to facilitate that access to evidence;
- .6 any perceived or actual adverse effects of the marine casualty or marine incident on other States;
- .7 the nationality of the crew, passengers and other persons affected by the marine casualty or marine incident.

Chapter 19

ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

19.1 If in the course of a marine safety investigation it becomes known or is suspected that an offence is committed under article 3, *3bis*, *3ter* or *3quater* of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988, the marine safety investigation Authority should immediately seek to ensure that the maritime security Authorities of the State(s) concerned are informed.

Chapter 20

NOTIFICATION TO PARTIES INVOLVED AND COMMENCEMENT OF AN INVESTIGATION

20.1 When a marine safety investigation is commenced under this Code, the master, the owner and agent of a ship involved in the marine casualty or marine incident being investigated, should be informed as soon as practicable of:

- .1 the marine casualty or marine incident under investigation;
- .2 the time and place at which the marine safety investigation will commence;
- .3 the name and contact details of the marine safety investigation Authority(ies);
- .4 the relevant details of the legislation under which the marine safety investigation is being conducted;
- .5 the rights and obligations of the parties subject to the marine safety investigation; and
- .6 the rights and obligations of the State or States conducting the marine safety investigation.

20.2 Each State should develop a standard document detailing the information in paragraph 20.1 that can be transmitted electronically to the master, the agent and the owner of the ship.

20.3 Recognizing that any ship involved in a marine casualty or marine incident may continue in service, and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the marine safety investigating State(s) conducting the marine safety investigation should start the marine safety investigation as soon as is reasonably practicable, without delaying the ship unnecessarily.

Chapter 21

CO-ORDINATING AN INVESTIGATION

21.1 The recommendations in this chapter should be applied in accordance with the principles in chapters 10 and 11 of this Code.

21.2 The marine safety investigating State(s) should ensure that there is an appropriate framework within the State for:

- .1 the designation of investigators to the marine safety investigation including an investigator to lead the marine safety investigation;
- .2 the provision of a reasonable level of support to members of the marine safety investigation;
- .3 the development of a strategy for the marine safety investigation in liaison with other substantially interested States;
- .4 ensuring the methodology followed during the marine safety investigation is consistent with that recommended in resolution A.884(21);
- .5 ensuring the marine safety investigation takes into account any recommendations or instruments published by the Organization or the International Labour Organization, relevant to conducting a marine safety investigation; and
- .6 ensuring the marine safety investigation takes into account the safety management procedures and the safety policy of the operator of a ship in terms of the ISM Code.

21.3 The marine safety investigating State(s) should allow a substantially interested State to participate in aspects of the marine safety investigation relevant to it, to the extent practicable.

21.3.1 Participation should include allowing representatives of the substantially interested State to:

- .1 interview witnesses;
- .2 view and examine evidence and make copies of documents;
- .3 make submissions in respect of the evidence, comment on and have their views properly reflected in the final report; and
- .4 be provided with the draft and final reports relating to the marine safety investigation.

21.4 To the extent practicable, substantially interested States should assist the marine safety investigating State(s) with access to relevant information for the marine safety investigation. To the extent practicable, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should also be afforded access to Government surveyors, coastguard officers, ship traffic service operators, pilots and other marine personnel of a substantially interested State.

21.5 The flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident should help to facilitate the availability of the crew to the investigator(s) carrying out the marine safety investigation.

Chapter 22

COLLECTION OF EVIDENCE

22.1 A marine safety investigating State(s) should not unnecessarily detain a ship for the collection of evidence from it or have original documents or equipment removed unless this is essential for the purposes of the marine safety investigation. Investigators should make copies of documents where practicable.

22.2 Investigator(s) carrying out a marine safety investigation should secure records of interviews and other evidence collected during a marine safety investigation in a manner which prevents access by persons who do not require it for the purpose of the investigation.

22.3 Investigator(s) carrying out the marine safety investigation should make effective use of all recorded data including voyage data recorders if fitted. Voyage data recorders should be made available for downloading by the investigator(s) carrying out a marine safety investigation or an appointed representative.

22.3.1 In the event that the marine safety investigating State(s) do not have adequate facilities to read a voyage data recorder, States with such a capability should offer their services having due regard to the:

- .1 available resources;
- .2 capabilities of the readout facility;
- .3 timeliness of the readout; and
- .4 location of the facility.

Chapter 23

CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

23.1 States should ensure that an investigator(s) carrying out a marine safety investigation only discloses information from a marine safety record where:

- .1 it is necessary or desirable to do so for transport safety purposes and any impact on the future availability of safety information to a marine safety investigation is taken into account; or
- .2 as otherwise permitted in accordance with this Code.

23.2 States involved in marine safety investigation under this Code should ensure that any marine safety record in their possession is not disclosed in criminal, civil, disciplinary or administrative proceedings unless:

- .1 the appropriate authority for the administration of justice in the State determines that any adverse domestic or international impact that the disclosure of the information might have on any current or future marine safety investigations is outweighed by the public interest in the administration of justice; and
- .2 where appropriate in the circumstances, the State which provided the marine safety record to the marine safety investigation authorizes its disclosure.

23.3 Marine safety records should be included in the final report, or its appendices, only when pertinent to the analysis of the marine casualty or marine incident. Parts of the record not pertinent, and not included in the final report, should not be disclosed.

23.4 States need only supply information from a marine safety record to a substantially interested State where doing so will not undermine the integrity and credibility of any marine safety investigation being conducted by the State or States providing the information.

23.4.1 The State supplying the information from a marine safety record may require that the State receiving the information undertake to keep it confidential.

Chapter 24

PROTECTION FOR WITNESSES AND INVOLVED PARTIES

24.1 If a person is required by law to provide evidence that may incriminate them, for the purposes of a marine safety investigation, the evidence should, so far as national laws allow, be prevented from admission into evidence in civil or criminal proceedings against the individual.

24.2 A person from whom evidence is sought should be informed about the nature and basis of the investigation. A person from whom evidence is sought should be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

- .1 any potential risk that he/she may incriminate himself/herself in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;
- .2 any right not to self-incriminate or to remain silent;
- .3 any protections afforded to the person to prevent the evidence being used against him/her if he/she provides the evidence to the marine safety investigation.

Chapter 25

DRAFT AND FINAL REPORT

25.1 Marine safety investigation reports from a marine safety investigation should be completed as quickly as practicable.

25.2 Where it is requested, and where practicable, the marine safety investigating State(s) should send a copy of a draft marine safety investigation report for comment to interested parties. However, this recommendation does not apply where there is no guarantee that the interested party will not circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft marine safety investigation report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s).

25.3 The marine safety investigating State(s) should allow the interested party 30 days or some other mutually agreed time to submit their comments on the marine safety investigation report. The marine safety investigating State(s) should consider the comments before preparing the final marine safety investigation report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the interested party that submitted them, the marine safety investigating State(s) should notify the interested party of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the marine safety investigation report.

25.4 Where it is permitted by the national laws of the State preparing the marine safety investigation report, the draft and final report should be prevented from being admissible in evidence in proceedings related to the marine casualty or marine incident that may lead to disciplinary measures, criminal conviction or the determination of civil liability.

25.5 At any stage during a marine safety investigation interim safety measures may be recommended.

25.6 Where a substantially interested State disagrees with the whole or a part of a final marine safety investigation report, it may submit its own report to the Organization.

Chapter 26

RE-OPENING AN INVESTIGATION

26.1 The marine safety investigating State(s) which has completed a marine safety investigation should reconsider their findings and consider re-opening the investigation when new evidence is presented which may materially alter the analysis and conclusions reached.

26.2 When significant new evidence relating to any marine casualty or marine incident is presented to the marine safety investigating State(s) that has completed a marine safety investigation, the evidence should be fully assessed and referred to other substantially interested States for appropriate input.

RÉSOLUTION MSC.255(84)
(adoptée le 16 mai 2008)

**ADOPTION DU CODE DE NORMES INTERNATIONALES ET PRATIQUES
RECOMMANDÉES APPLICABLES À UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ
SUR UN ACCIDENT DE MER OU UN INCIDENT DE MER
(CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS)**

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

NOTANT avec inquiétude que malgré tous les efforts déployés par l'Organisation, des accidents et des incidents entraînant des pertes en vies humaines, des pertes de navires et une pollution du milieu marin continuent de se produire,

NOTANT ÉGALEMENT que l'établissement dans les délais voulus de rapports exacts identifiant les circonstances et les causes des accidents et incidents de mer peut contribuer à renforcer la sécurité des gens de mer et des passagers et la protection du milieu marin,

NOTANT EN OUTRE l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer,

NOTANT PAR AILLEURS qu'il incombe aux États du pavillon, en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (règle I/21) (ci-après dénommée "la Convention"), de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (article 23) et de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (article 12), de mener des enquêtes sur les accidents et d'en communiquer les conclusions à l'Organisation,

NOTANT qu'il est nécessaire de s'assurer que tous les accidents de mer très graves font l'objet d'une enquête,

NOTANT ÉGALEMENT les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer (résolution A.987(24)),

CONSIDÉRANT que les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et l'analyse appropriée de ces événements permettraient de mieux cerner le rapport de cause à effet des accidents et de prendre des mesures correctives, y compris d'améliorer la formation, aux fins de renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire qu'un code établisse, dans la mesure où le droit interne le permet, une approche normalisée pour les enquêtes sur les accidents et incidents de mer dans le but de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir,

RECONNAISSANT AUSSI le caractère international des transports maritimes et la nécessité d'une coopération entre les gouvernements ayant d'importants intérêts en jeu eu égard à un accident ou un incident de mer en vue d'en déterminer les circonstances et les causes,

NOTANT la résolution MSC.257(84), par laquelle il a adopté des amendements au chapitre XI-1 de la Convention qui visent à rendre les parties I et II du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer obligatoires en vertu de la Convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-quatrième session, le texte du projet de code pour les enquêtes sur les accidents,

1. ADOPTE le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention à noter que ce code prendra effet le 1er janvier 2010, lorsque les amendements à la règle XI-1/6 de la Convention seront entrés en vigueur;
3. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte du Code joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies de la présente résolution et du texte du Code joint en annexe à tous les Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention;

ANNEXE

**CODE DE NORMES INTERNATIONALES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
APPLICABLES À UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ SUR UN ACCIDENT DE MER
OU UN INCIDENT DE MER (CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS)**

Table des matières

	Page
Avant-propos	4
Première partie – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	6
Chapitre 1 – Objet	6
Chapitre 2 – Définitions	7
Chapitre 3 – Application des chapitres des parties II et III	10
Partie II – NORMES OBLIGATOIRES	11
Chapitre 4 – Autorité chargée des enquêtes de sécurité maritime	11
Chapitre 5 – Notification	11
Chapitre 6 – Obligation d'enquêter sur les accidents de mer très graves	12
Chapitre 7 – Accord conclu entre l'État du pavillon et un autre État ayant d'importants intérêts en jeu, pour la conduite d'une enquête de sécurité maritime	12
Chapitre 8 – Pouvoirs d'enquête	13
Chapitre 9 – Enquêtes parallèles	13
Chapitre 10 – Coopération	13
Chapitre 11 – Enquête indépendante de toute influence extérieure	13
Chapitre 12 – Recherche de preuves auprès des gens de mer	14
Chapitre 13 – Projet de rapport d'enquête de sécurité maritime	14
Chapitre 14 – Rapport d'enquête de sécurité maritime	15
Partie III – PRATIQUES RECOMMANDÉES	16
Chapitre 15 – Responsabilités administratives	16
Chapitre 16 – Principes d'enquête	16
Chapitre 17 – Enquête sur les accidents de mer (autres que les accidents très graves) et les incidents de mer	18
Chapitre 18 – Éléments à prendre en compte pour parvenir à un accord en vertu du chapitre 7 de la partie II	18
Chapitre 19 – Actes d'ingérence illicites	19
Chapitre 20 – Notification aux parties impliquées et commencement d'une enquête	19
Chapitre 21 – Coordination d'une enquête	20
Chapitre 22 – Recherche des preuves	21
Chapitre 23 – Caractère confidentiel des informations	22
Chapitre 24 – Protection des témoins et des parties impliquées	23
Chapitre 25 – Projet de rapport et rapport final	23
Chapitre 26 – Réouverture d'une enquête	24

Avant-propos

1 Le présent Code reprend, en les complétant, les meilleures pratiques en matière d'enquête sur les accidents de mer et incidents de mer qui ont été établies par le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, que l'Organisation maritime internationale (l'Organisation) a adopté en novembre 1997 par la résolution A.849(20). Le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer visait à promouvoir la coopération entre États et une approche commune en matière d'enquête sur les accidents et les incidents de mer.

Antécédents

2 Par le biais d'un certain nombre de résolutions, l'Organisation a encouragé la coopération et la prise de conscience d'intérêts communs. La résolution A.173(ES.IV) intitulée "Participation aux enquêtes officielles concernant les accidents de mer", a été la première, adoptée en novembre 1968. D'autres ont suivi : la résolution A.322(IX) "Enquêtes à mener en cas d'accident de mer", a été adoptée en novembre 1975; la résolution A.440(XI) "Échange de renseignements aux fins d'enquête sur les accidents maritimes" et la résolution A.442(XI) "Personnel et ressources matérielles dont doivent disposer les Administrations pour effectuer les enquêtes sur les accidents et sur les infractions aux conventions" ont été adoptées en novembre 1979; enfin la résolution A.637(16) "Coopération lors des enquêtes sur les accidents de mer" a été adoptée en 1989.

3 Ces résolutions ont été fusionnées et étoffées par l'Organisation avec l'adoption du Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer. La résolution A.884(21), intitulée "Amendements au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (résolution A.849(20))", adoptée en novembre 1999, a consolidé le Code en donnant des directives pour les enquêtes sur les facteurs humains.

4 En 1948, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) prévoyait qu'une Administration ouvre une enquête sur un accident survenu à un navire battant son pavillon, si une telle enquête pouvait aider à identifier des problèmes de réglementation qui auraient joué un rôle dans l'accident. Cette disposition a été conservée dans les Conventions SOLAS de 1960 et de 1974. Elle a également été incluse dans la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. En outre, les États du pavillon sont tenus de procéder à une enquête sur certains accidents et incidents de mer survenus en haute mer.

5 La souveraineté d'un État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à sa mer territoriale. Cette juridiction confère à l'État côtier un droit inhérent d'enquêter sur les accidents et incidents de mer survenant sur son territoire. La plupart des Administrations ont établi des dispositions réglementaires régissant les enquêtes sur un incident de navigation survenu dans leurs eaux intérieures et dans leur mer territoriale, quel que soit le pavillon.

Traitement des gens de mer

6 Tout dernièrement, la Convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du Travail (OIT) (qui n'est pas encore entrée en vigueur), prévoit une disposition concernant les enquêtes sur certains accidents de mer graves et stipule par ailleurs les conditions de travail des gens de mer. Reconnaisant la nécessité d'assurer aux gens de mer une protection spéciale au cours d'une enquête, l'Organisation a adopté par la résolution A.987(24), en décembre 2005, les "Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer", lesquelles ont été promulguées par l'OMI et l'OIT le 1er juillet 2006.

Adoption du Code

7 Depuis l'adoption de la première Convention SOLAS, de profonds changements ont eu lieu dans la structure de l'industrie maritime internationale et dans le droit international. Ces changements ont contribué à accroître le nombre d'États qui sont intéressés par le processus et les résultats des enquêtes de sécurité maritime effectuées en cas d'accident ou d'incident de mer, ce qui a accru les possibilités de différences juridictionnelles et autres différences de procédure entre les États affectés.

8 Tout en prévoyant des prescriptions obligatoires, le présent Code tient compte des écarts entre le droit international et le droit interne eu égard aux enquêtes sur les accidents et incidents de mer. Le Code est destiné à faciliter des enquêtes de sécurité maritime objectives dans l'intérêt des États du pavillon, des États côtiers, de l'Organisation et du secteur maritime en général.

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1

OBJET

1.1 Le présent Code a pour objet de fournir une approche commune à adopter par les États pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime sur les accidents et les incidents de mer. Ces enquêtes de sécurité maritime ne cherchent pas à imputer la faute ni à déterminer la responsabilité. Une enquête de sécurité maritime, telle que définie dans le présent Code, est plutôt une enquête menée dans le but d'éviter que des accidents ou incidents de mer se reproduisent à l'avenir. Le Code prévoit à cette fin que les États :

- .1 appliquent une méthodologie et une approche cohérentes qui permettent et encouragent une enquête de vaste portée, lorsque cela est nécessaire, en vue de déceler les facteurs déterminants et autres risques pour la sécurité; et
- .2 communiquent à l'Organisation des rapports afin d'assurer une large diffusion des informations pour aider le secteur maritime international à étudier les problèmes de sécurité.

1.2 Une enquête de sécurité maritime devrait être distincte et indépendante de toute autre forme d'enquête. Toutefois, l'objet du présent Code n'est pas d'empêcher toute autre forme d'enquête, y compris les enquêtes en vue d'engager une procédure civile, pénale ou administrative. L'idée du Code n'est pas non plus qu'un État ou des États responsables d'une enquête de sécurité maritime s'abstiennent d'établir un rapport complet sur les facteurs déterminants d'un accident ou incident de mer de peur que les conclusions induisent une présomption de faute ou de responsabilité.

1.3 Le présent Code reconnaît qu'aux termes des instruments de l'Organisation, chaque État du pavillon est tenu d'effectuer une enquête sur tout accident impliquant un navire battant son pavillon s'il estime qu'une telle enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la réglementation actuelle, ou si cet accident a eu des conséquences néfastes très importantes pour l'environnement. Le Code tient également compte du fait qu'un État du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer. Toutefois, le Code reconnaît aussi que, lorsqu'un accident ou incident de mer survient dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État, celui-ci a le droit d'enquêter sur les causes de tout accident ou incident de mer susceptible de présenter un risque pour la vie humaine ou pour l'environnement, d'impliquer ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet État côtier.

Chapitre 2

DÉFINITIONS

Les termes et expressions ci-après utilisés dans les normes obligatoires et pratiques recommandées pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime s'entendent comme suit :

2.1 *Agent* désigne toute personne, physique ou morale, qui s'engage au nom du propriétaire, de l'affréteur ou de l'exploitant d'un navire, ou du propriétaire de la cargaison, à fournir certaines prestations maritimes, y compris gérer les mesures à prendre lorsqu'un navire est soumis à une enquête de sécurité maritime.

2.2 *Facteur déterminant* désigne les actions, omissions, événements ou conditions sans lesquels :

- .1 l'accident ou l'incident de mer ne se serait pas produit; ou
- .2 l'accident ou l'incident de mer n'aurait probablement pas eu de conséquences néfastes ou celles-ci n'auraient pas été aussi graves;
- .3 il n'y aurait probablement pas eu d'autre action, omission, événement ou condition lié aux conséquences visées à l'alinéa .1 ou .2.

2.3 *État côtier* désigne un État dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale, duquel survient un accident ou un incident de mer.

2.4 *Zone économique exclusive* désigne la zone économique exclusive telle que définie à l'article 55 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.5 *État du pavillon* désigne un État dont un navire est autorisé à battre le pavillon.

2.6 *Haute mer* désigne la haute mer telle que définie à l'article 86 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.7 *Partie intéressée* désigne un organisme ou une personne qui, d'après l'appréciation de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime, a de larges intérêts, des droits ou des attentes légitimes en ce qui concerne les résultats d'une enquête de sécurité maritime.

2.8 *Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)* désigne le Code international pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18), tel que modifié.

2.9 *Accident de mer* désigne un événement, ou une suite d'événements, lié directement à l'exploitation du navire et ayant entraîné :

- .1 la mort d'une personne ou des blessures graves;
- .2 la disparition d'une personne par-dessus bord;
- .3 la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire;
- .4 des dommages matériels subis par un navire;

- .5 l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage;
- .6 des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptibles de compromettre gravement la sécurité du navire, d'un autre navire ou d'une personne; ou
- .7 des dommages graves à l'environnement, ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un navire ou des navires.

Toutefois, un accident de mer ne comprend pas un acte délibéré ou une omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

2.10 *Incident de mer* désigne un événement, ou une suite d'événements, autre qu'un accident de mer, lié directement à l'exploitation d'un navire et qui compromet ou, si l'on ne prend pas de mesures correctives, risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ou de porter atteinte à l'environnement.

Toutefois, le terme incident de mer ne comprend pas un acte délibéré ou une omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

2.11 *Enquête de sécurité maritime* désigne une enquête ou une investigation (selon l'appellation donnée par un État) sur un accident ou un incident de mer, dont l'objectif est de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir. Cette enquête consiste notamment à rassembler et analyser des éléments de preuve, identifier les facteurs déterminants et formuler des recommandations en matière de sécurité, s'il y a lieu.

2.12 *Rapport d'enquête de sécurité maritime* désigne un rapport qui contient :

- .1 un résumé décrivant les faits essentiels de l'accident ou incident de mer et indiquant s'il en est résulté des pertes en vies humaines, des blessures ou une pollution;
- .2 l'identité de l'État du pavillon, des propriétaires, des exploitants, de la compagnie, tels qu'indiqués sur le certificat de gestion de la sécurité, et de la société de classification (sous réserve du droit interne concernant le respect de la vie privée);
- .3 le cas échéant, les détails des dimensions et des machines de tout navire mis en cause, ainsi qu'une description de l'équipage, de la routine de bord et autres aspects, tels que la durée de service à bord du navire;
- .4 une description des circonstances de l'accident ou incident de mer;
- .5 une analyse et des commentaires sur les facteurs déterminants, notamment les facteurs mécaniques, humains et organisationnels;
- .6 un examen des résultats de l'enquête de sécurité maritime, y compris l'identification des problèmes de sécurité, ainsi que des conclusions de l'enquête de sécurité maritime; et
- .7 le cas échéant, des recommandations en vue de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir.

2.13 *Autorité chargée des enquêtes de sécurité maritime* désigne l'autorité d'un État chargée de la conduite des enquêtes conformément au présent Code.

2.14 *État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime* désigne l'État du pavillon ou, s'il y a lieu, l'État ou les États qui assument d'un commun accord la responsabilité de conduire l'enquête de sécurité maritime conformément au présent Code.

2.15 *Dossier de sécurité maritime* désigne les diverses informations ci-après, rassemblées pour une enquête de sécurité maritime :

- .1 toutes les déclarations recueillies aux fins d'une enquête de sécurité maritime;
- .2 toutes les communications entre les personnes ayant trait à l'exploitation du navire;
- .3 tous les renseignements d'ordre médical ou privé concernant les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer;
- .4 toutes les fiches d'analyse des informations ou des éléments de preuve recueillis au cours d'une enquête de sécurité maritime; et
- .5 les informations provenant de l'enregistreur des données du voyage.

2.16 *Dommmages matériels* en rapport avec un accident de mer désigne :

- .1 des dommages qui :
 - .1.1 ont d'importantes conséquences sur l'intégrité de la structure, la performance ou les caractéristiques opérationnelles d'une infrastructure maritime ou d'un navire; et
 - .1.2 nécessitent des travaux de réparation ou de remplacement d'un ou plusieurs éléments importants; ou
- .2 la destruction de l'infrastructure maritime ou du navire.

2.17 *Gens de mer* désigne toute personne employée, engagée ou travaillant dans une capacité quelconque à bord d'un navire.

2.18 *Blessure grave* désigne une blessure subie par une personne et qui entraîne une incapacité de travail de plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle la blessure a été subie.

2.19 *Dommmages graves à l'environnement* désigne les dommages à l'environnement qui, tels qu'évalués par l'(les) État(s) affecté(s), ou par l'État du pavillon, selon le cas, ont des conséquences néfastes très importantes pour l'environnement.

2.20 *État ayant d'importants intérêts en jeu* désigne un État :

- .1 qui est l'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident ou un incident de mer; ou
- .2 qui est l'État côtier impliqué dans un accident ou un incident de mer; ou
- .3 dont l'environnement a subi des dommages graves ou importants du fait d'un accident de mer (y compris l'environnement de ses eaux et territoires reconnus en vertu du droit international); ou
- .4 dans lequel les conséquences d'un accident ou d'un incident de mer ont causé ou risquent de causer un préjudice grave à l'État lui-même, ou à des îles artificielles, des installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou
- .5 dans lequel un accident de mer a coûté la vie ou occasionné des blessures graves à des ressortissants de cet État; ou
- .6 qui détient des informations importantes que l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime juge(nt) utiles pour l'enquête; ou
- .7 qui, pour toute autre raison, fait valoir des intérêts jugés importants par l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

2.21 *Mer territoriale* désigne la mer territoriale telle que définie à la section 2 de la partie II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.22 *Accident de mer très grave* désigne un accident de mer qui entraîne la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement.

Chapitre 3

APPLICATION DES CHAPITRES DES PARTIES II ET III

3.1 La partie II du présent Code contient des normes obligatoires applicables aux enquêtes de sécurité maritime. Certaines clauses s'appliquent uniquement en fonction de certaines catégories d'accidents de mer et sont obligatoires uniquement pour les enquêtes de sécurité maritime portant sur ces accidents de mer.

3.2 Les clauses de la partie III du présent Code peuvent renvoyer à des clauses de la présente partie qui s'appliquent uniquement à certains accidents de mer. Les clauses de la partie III peuvent recommander que ces clauses s'appliquent aux enquêtes de sécurité maritime portant sur d'autres types d'accidents de mer ou sur des incidents de mer.

PARTIE II

NORMES OBLIGATOIRES

Chapitre 4

AUTORITÉ CHARGÉE DES ENQUÊTES DE SÉCURITÉ MARITIME

4.1 Le gouvernement de chaque État doit communiquer à l'Organisation les coordonnées de l'(des) autorité(s) chargée(s) des enquêtes de sécurité maritime dans leur État.

Chapitre 5

NOTIFICATION

5.1 Lorsqu'un accident de mer se produit en haute mer ou dans une zone économique exclusive, l'État du pavillon du ou des navires impliqués doit en informer les autres États ayant d'importants intérêts en jeu dans les meilleurs délais possibles.

5.2 Lorsqu'un accident de mer se produit dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État côtier, l'État du pavillon et l'État côtier doivent s'en informer mutuellement et s'arranger pour en informer d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu, dans les meilleurs délais possibles.

5.3 Cette notification ne doit pas être retardée du fait de l'absence d'informations complètes.

5.4 **Format et contenu.** La notification doit contenir le maximum des renseignements ci-après, pour autant qu'ils soient disponibles :

- .1 nom du navire et État du pavillon;
- .2 numéro OMI d'identification du navire;
- .3 nature de l'accident de mer;
- .4 lieu de l'accident de mer;
- .5 date et heure de l'accident de mer;
- .6 nombre de personnes grièvement blessées ou tuées;
- .7 conséquences de l'accident de mer pour les personnes, les biens et l'environnement; et
- .8 identification de tout autre navire mis en cause.

Chapitre 6

OBLIGATION D'ENQUÊTER SUR LES ACCIDENTS DE MER TRÈS GRAVES

- 6.1 Une enquête de sécurité maritime doit être effectuée sur tout accident de mer très grave.
- 6.2 Sous réserve de tout accord conclu conformément au chapitre 7, il incombe à l'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident très grave de veiller à ce qu'une enquête de sécurité maritime soit effectuée et menée à bien conformément aux dispositions du présent Code.

Chapitre 7

ACCORD CONCLU ENTRE L'ÉTAT DU PAVILLON ET UN AUTRE ÉTAT AYANT D'IMPORTANTES INTÉRÊTS EN JEU, POUR LA CONDUITE D'UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

- 7.1 Sans limiter le droit des États d'effectuer séparément leur propre enquête de sécurité maritime, lorsqu'un accident de mer survient dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État, l'(les) État(s) du pavillon impliqué(s) dans l'accident de mer et l'État côtier doivent se consulter pour décider d'un commun accord lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime conformément à l'obligation, ou pour donner suite à une recommandation, de procéder à une enquête en vertu du présent Code.
- 7.2 Sans limiter le droit des États d'effectuer leur propre enquête de sécurité maritime, lorsqu'un accident de mer survient en haute mer ou dans la zone économique exclusive d'un État et qu'il implique plus d'un État du pavillon, les États doivent se consulter pour décider d'un commun accord lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime conformément à l'obligation, ou pour donner suite à une recommandation, de procéder à une enquête en vertu du présent Code.
- 7.3 Dans le cas d'un accident de mer visé au paragraphe 7.1 ou 7.2, les États concernés peuvent décider d'un commun accord avec un autre État ayant d'importantes intérêts en jeu lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime.
- 7.4 Avant de parvenir à un accord conformément au paragraphe 7.1, 7.2 ou 7.3, ou faute d'accord, les obligations et les droits existants des États en vertu du présent Code et d'autres règles du droit international de mener une enquête de sécurité maritime appartiennent aux parties respectives qui mènent alors leur propre enquête.
- 7.5 En participant pleinement à une enquête de sécurité maritime menée par un autre État ayant d'importantes intérêts en jeu, l'État du pavillon est considéré comme s'acquittant de ses obligations en vertu du présent Code, de la règle I/21 de la Convention SOLAS et de l'article 94, section 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Chapitre 8

POUVOIRS D'ENQUÊTE

8.1 Tous les États doivent s'assurer que leur législation nationale habilite l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime à monter à bord d'un navire, interroger le capitaine, l'équipage et toute autre personne impliquée et recueillir des éléments de preuve aux fins d'une enquête de sécurité maritime.

Chapitre 9

ENQUÊTES PARALLÈLES

9.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime mène(nt) cette enquête en vertu du présent Code, sans préjudice du droit d'un autre État ayant d'importants intérêts en jeu de mener de son côté sa propre enquête de sécurité maritime.

9.2 Tout en reconnaissant qu'il(s) doi(ven)t être en mesure de s'acquitter de ses (leurs) obligations en vertu du présent Code, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime et tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu procédant à une enquête de sécurité maritime doivent s'efforcer de coordonner la planification de leurs investigations afin d'éviter, dans la mesure du possible, des demandes contradictoires d'audition de témoins et d'accès aux preuves.

Chapitre 10

COOPÉRATION

10.1 Tous les États ayant d'importants intérêts en jeu coopèrent dans la mesure du possible avec l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime. Celui(ceux)-ci doi(ven)t prévoir la participation des États ayant d'importants intérêts en jeu dans la mesure du possible.

Chapitre 11

ENQUÊTE INDÉPENDANTE DE TOUTE INFLUENCE EXTÉRIEURE

11.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t s'assurer que l'enquêteur ou les enquêteurs procédant à cette enquête sont impartiaux et objectifs. Le rapport sur les résultats de l'enquête de sécurité maritime doit pouvoir être établi sans aucune influence ni ingérence de la part des personnes ou des organismes qui pourraient être affectés par ces résultats.

Chapitre 12

RECHERCHE DE PREUVES AUPRÈS DES GENS DE MER

12.1 Si, dans le cadre d'une enquête de sécurité maritime, des gens de mer sont tenus de témoigner, il faut procéder à leur audition dans les plus brefs délais. Ces gens de mer doivent pouvoir rejoindre leur navire ou être rapatriés le plus tôt possible. Les droits de l'homme des gens de mer doivent toujours être respectés.

12.2 Tous les gens de mer auxquels il est demandé de témoigner doivent être informés de la nature et du fondement de l'enquête de sécurité maritime. En outre, les gens de mer auxquels il est demandé de témoigner doivent être informés et avoir accès à une consultation juridique en ce qui concerne :

- .1 tout risque qu'ils puissent s'auto-incriminer lors de toute procédure engagée à la suite de l'enquête de sécurité maritime;
- .2 leur droit de ne pas s'auto-incriminer ou de garder le silence;
- .3 les moyens de défense mis à leur disposition pour éviter que les preuves qu'ils fourniront éventuellement aux enquêteurs ne soient utilisées contre eux.

Chapitre 13

PROJET DE RAPPORT D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

13.1 Sous réserve des paragraphes 13.2 et 13.3, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t envoyer, sur demande, un exemplaire du projet de rapport à un État ayant d'importants intérêts en jeu pour permettre à cet État de formuler des observations au sujet de ce projet de rapport.

13.2 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité n'est (ne sont) tenu(s) de satisfaire au paragraphe 13.1 que si l'État ayant d'importants intérêts en jeu qui reçoit le rapport garantit de ne pas diffuser ou faire diffuser, ni de publier ou permettre à quelqu'un de consulter le projet de rapport ou une partie de ce rapport, sans le consentement de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime ou à moins que les rapports ou documents en question n'aient déjà été publiés par lesdits États.

13.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité n'est (ne sont) pas tenu(s) de satisfaire au paragraphe 13.1 :

- .1 s'il(s) demande(nt) à l'État ayant d'importants intérêts en jeu qui reçoit le rapport d'assurer que les éléments de preuve figurant dans le projet de rapport ne seront pas retenus dans une procédure civile ou pénale contre une personne qui a témoigné; et
- .2 si l'État ayant d'importants intérêts en jeu refuse de fournir cette assurance.

13.4 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t inviter les États ayant d'importants intérêts en jeu à soumettre leurs observations au sujet du projet de rapport, dans un délai de 30 jours ou tout autre délai fixé d'un commun accord. L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t tenir compte de ces observations avant d'établir le rapport final et, si l'acceptation ou le rejet de ces observations aura des conséquences directes sur les intérêts de l'État qui les a soumises, il(s) doi(ven)t informer l'État ayant d'importants intérêts en jeu de la manière dont ces observations ont été traitées. Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne reço(i)ent aucune observation à l'expiration du délai de 30 jours ou autre délai convenu, il(s) peu(ven)t alors établir la version finale du rapport.

13.5 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t s'efforcer de vérifier soigneusement, par les meilleurs moyens, que le projet de rapport est exact et complet.

Chapitre 14

RAPPORT D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

14.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t communiquer à l'Organisation la version finale d'un rapport d'enquête de sécurité maritime pour chaque enquête effectuée sur un accident de mer très grave.

14.2 Lorsqu'une enquête de sécurité maritime est effectuée sur un accident ou incident de mer autre qu'un accident de mer très grave et qu'un rapport d'enquête de sécurité maritime est établi et contient des renseignements susceptibles de prévenir ou d'atténuer la gravité des accidents et incidents de mer à l'avenir, la version finale de ce rapport doit être soumise à l'Organisation.

14.3 Le rapport d'enquête de sécurité maritime visé aux paragraphes 14.1 et 14.2 doit utiliser toutes les informations recueillies lors d'une enquête de sécurité maritime, compte tenu de sa portée, et qui sont nécessaires pour garantir que toutes les questions de sécurité pertinentes sont incluses et comprises, de manière que des mesures en matière de sécurité puissent être prises selon que de besoin.

14.4 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t porter le rapport d'enquête de sécurité maritime final à la connaissance du public et du secteur maritime, ou il(s) doi(ven)t s'engager à fournir au public et au secteur maritime les renseignements nécessaires pour accéder à ce rapport s'il est publié par un autre État ou par l'Organisation.

PARTIE III

PRATIQUES RECOMMANDÉES

Chapitre 15

RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES

15.1 Les États devraient s'assurer que les autorités chargées d'une enquête de sécurité maritime disposent de ressources matérielles et financières suffisantes et d'un personnel dûment qualifié pour qu'elles puissent faciliter l'exécution de leurs obligations en matière d'enquête de sécurité maritime sur les accidents et les incidents de mer en vertu du présent Code.

15.2 La désignation de tout enquêteur pour prendre part à une enquête de sécurité maritime devrait se faire sur la base des compétences requises des enquêteurs, qui sont décrites dans la résolution A.996(25).

15.3 Toutefois, les dispositions du paragraphe 15.2 n'empêchent pas de désigner des enquêteurs ayant les qualifications spécialisées nécessaires pour participer temporairement à une enquête de sécurité maritime, ni n'excluent la possibilité de faire appel à des consultants, pour avoir l'avis d'experts sur un aspect quelconque de l'enquête de sécurité maritime.

15.4 Toute personne qui participe, en tant qu'enquêteur, ou qui prête son concours, à une enquête de sécurité maritime, devrait être tenue d'agir conformément au présent Code.

Chapitre 16

PRINCIPES D'ENQUÊTE

16.1 **Indépendance.** Une enquête de sécurité maritime devrait être impartiale afin de garantir que les informations lui parviennent sans entrave.

16.1.1 Dans l'objectif visé au paragraphe 16.1, l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime devrai(en)t être fonctionnellement indépendant(s) :

- .1 des parties impliquées dans l'accident ou l'incident de mer;
- .2 de toute personne qui pourrait décider de prendre des mesures administratives ou disciplinaires à l'encontre d'un individu ou d'un organisme impliqué dans un accident ou un incident de mer; et
- .3 des instances judiciaires.

16.1.2 L'(Les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t subir aucune ingérence de la part des parties mentionnées aux alinéas .1, .2 et .3 du paragraphe 16.1.1 et pouvoir :

- .1 rassembler toutes les informations disponibles relatives à l'accident ou l'incident de mer, y compris celles provenant de l'enregistreur des données du voyage et des services de trafic maritime;
- .2 analyser les preuves et identifier les facteurs déterminants;
- .3 tirer des conclusions concernant les facteurs déterminants;
- .4 distribuer un projet de rapport, pour commentaires, et établir le rapport final; et
- .5 formuler, s'il y a lieu, des recommandations en matière de sécurité.

16.2 **Objectif de sécurité.** L'objectif d'une enquête de sécurité maritime n'est pas de déterminer la responsabilité, ni d'imputer la faute à telle ou telle partie. L'(Les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t toutefois pas s'abstenir de rendre compte intégralement des facteurs déterminants de peur que les conclusions n'induisent une présomption de faute ou de responsabilité.

16.3 **Coopération.** Chaque fois que cela est possible et compatible avec les prescriptions et recommandations du présent Code, en particulier du chapitre 10 sur la coopération, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t s'efforcer de faciliter au maximum la coopération entre les États ayant d'importants intérêts en jeu et d'autres personnes ou organismes menant une enquête sur un accident ou incident de mer.

16.4 **Priorité.** Une enquête de sécurité maritime devrait, autant que possible, bénéficier du même degré de priorité que toute autre enquête menée sur l'accident ou l'incident de mer, y compris les enquêtes pénales engagées par un État.

16.4.1 Conformément au paragraphe 16.4, l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t pas être empêché(s) d'accéder aux preuves dans des circonstances où une autre personne ou un autre organisme effectue une enquête distincte sur un accident ou incident de mer.

16.4.2 Les preuves auxquelles il devrait être possible d'avoir librement accès devraient inclure :

- .1 les registres des visites et autres registres conservés par l'État du pavillon, les propriétaires et les sociétés de classification;
- .2 toutes les données enregistrées, y compris celles provenant des enregistreurs des données du voyage; et
- .3 les preuves pouvant être fournies par les inspecteurs des pouvoirs publics, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les pilotes ou autre personnel maritime.

16.5 Portée de l'enquête de sécurité maritime. Pour identifier convenablement les facteurs déterminants, il faut réaliser dans les délais voulus une enquête méthodique, en allant bien au-delà des preuves immédiates et en cherchant les causes profondes qui pourraient être éloignées du lieu de l'accident ou de l'incident de mer et qui risqueraient de provoquer à l'avenir d'autres accidents et incidents de mer. Les enquêtes de sécurité maritime devraient donc être considérées comme un moyen d'identifier non seulement les facteurs déterminants immédiats, mais aussi les défaillances qui pourraient exister dans l'ensemble de la chaîne des responsabilités.

Chapitre 17

ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE MER (AUTRES QUE LES ACCIDENTS TRÈS GRAVES) ET LES INCIDENTS DE MER

17.1 Une enquête de sécurité maritime sur un accident de mer (autre que les accidents de mer très graves qui font l'objet du chapitre 6 du présent Code) ou un incident de mer devrait être effectuée par l'État du pavillon d'un navire mis en cause s'il semble probable qu'une enquête de sécurité maritime fournira des informations utiles pour prévenir d'autres accidents ou incidents de mer à l'avenir.

17.2 Le chapitre 7 du présent Code contient des prescriptions obligatoires pour déterminer qui sera (seront) l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime sur un accident de mer. Lorsque l'événement qui fait l'objet d'une enquête conformément au présent chapitre est un incident de mer, il y a lieu d'appliquer les dispositions du chapitre 7 à titre de pratiques recommandées comme si elles portaient sur les incidents de mer.

Chapitre 18

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR PARVENIR À UN ACCORD EN VERTU DU CHAPITRE 7 DE LA PARTIE II

18.1 Lorsque l'(les) État(s) du pavillon, un État côtier (s'il est impliqué) ou d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu cherchent à parvenir à un accord, conformément au chapitre 7 de la partie II, pour déterminer lequel ou lesquels d'entre eux sera (seront) l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code, il faudrait tenir compte des éléments suivants :

- .1 si l'accident ou l'incident de mer s'est produit sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État;
- .2 si le ou les navires mis en cause dans un accident ou un incident de mer survenu en haute mer ou dans la zone économique exclusive se sont rendus ensuite dans les eaux territoriales d'un État;
- .3 les ressources et l'engagement requis de l'État du pavillon et d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu;
- .4 la portée éventuelle de l'enquête de sécurité maritime et la capacité de l'État du pavillon ou d'un autre État ayant d'importants intérêts en jeu à y faire face;

- .5 la nécessité, pour l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime, d'avoir accès aux éléments de preuve et la prise en compte de l'État ou des États les plus à même de favoriser l'accès à ces éléments de preuve;
- .6 toutes conséquences néfastes, réelles ou imaginaires, de l'accident ou de l'incident de mer sur d'autres États;
- .7 la nationalité des membres de l'équipage, des passagers et d'autres personnes touchés par l'accident ou l'incident de mer.

Chapitre 19

ACTES D'INGÉRENCE ILLICITES

19.1 Si, au cours d'une enquête de sécurité maritime, on apprend ou on soupçonne qu'une infraction a été commise au sens des articles 3, *3bis*, *3ter* ou *3quater* de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, l'autorité d'enquête de sécurité maritime devrait immédiatement s'assurer que les autorités de sûreté maritime du ou des États intéressés en sont informées.

Chapitre 20

NOTIFICATION AUX PARTIES IMPLIQUÉES ET COMMENCEMENT D'UNE ENQUÊTE

20.1 Lorsque commence une enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code, le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire mis en cause dans l'accident ou l'incident de mer faisant l'objet de l'enquête devraient être informés dans les plus brefs délais :

- .1 de l'accident ou l'incident de mer faisant l'objet de l'enquête;
- .2 de l'heure et du lieu auxquels l'enquête de sécurité maritime commencera;
- .3 du nom et des coordonnées de l'(des) autorité(s) chargée(s) des enquêtes de sécurité maritime;
- .4 des dispositions législatives pertinentes régissant l'enquête de sécurité maritime;
- .5 des droits et obligations des parties visées par l'enquête de sécurité maritime;
- .6 des droits et obligations de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

20.2 Chaque État devrait établir un document normalisé comportant les renseignements mentionnés au paragraphe 20.1 qui puisse être transmis électroniquement au capitaine, à l'agent et au propriétaire du navire.

20.3 Reconnaissant que tout navire impliqué dans un accident ou un incident de mer peut rester en service et qu'un navire ne devrait pas être retardé plus longtemps qu'il n'est strictement nécessaire, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t entamer celle-ci dès que cela est raisonnablement possible et ne pas retarder inutilement le navire.

Chapitre 21

COORDINATION D'UNE ENQUÊTE

21.1 Les recommandations du présent chapitre devraient être appliquées conformément aux principes établis dans les chapitres 10 et 11 du présent Code.

21.2 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t veiller à ce qu'il existe un système approprié au sein de l'État pour :

- .1 désigner les enquêteurs participant à l'enquête de sécurité maritime, y compris un enquêteur chargé de diriger l'enquête;
- .2 fournir un appui raisonnable aux membres de l'enquête de sécurité maritime;
- .3 mettre au point une stratégie pour l'enquête de sécurité maritime en concertation avec d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu;
- .4 veiller à ce que la méthodologie suivie pendant l'enquête de sécurité maritime soit compatible avec celle recommandée dans la résolution A.884(21);
- .5 veiller à ce que l'enquête de sécurité maritime tienne compte des recommandations ou instruments ayant trait à la conduite d'une enquête de sécurité maritime, qui ont été publiés par l'Organisation ou par l'Organisation internationale du Travail; et
- .6 veiller à ce que l'enquête de sécurité maritime tienne compte des procédures de gestion de la sécurité et de la politique de sécurité de l'exploitant du navire eu égard au Code ISM.

21.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t permettre à un État ayant d'importants intérêts en jeu de participer, dans la mesure du possible, aux aspects de l'enquête de sécurité maritime qui l'intéressent.

21.3.1 Dans le cadre de cette participation, il faudrait notamment autoriser les représentants de l'État ayant d'importants intérêts en jeu à :

- .1 interroger les témoins;
- .2 voir et examiner les éléments de preuve et faire des copies des documents;
- .3 soumettre des avis au sujet des preuves, formuler des observations et faire en sorte que leurs vues soient consignées dans le rapport final; et
- .4 recevoir le projet de rapport et le rapport final d'enquête de sécurité maritime.

21.4 Dans la mesure du possible, les États ayant d'importants intérêts en jeu devraient faciliter l'accès de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime aux informations présentant un intérêt pour cette enquête. Dans la mesure du possible, l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t aussi pouvoir interroger les inspecteurs des pouvoirs publics, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les pilotes ou autre personnel maritime d'un État ayant d'importants intérêts en jeu.

21.5 L'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident ou un incident de mer devrait faciliter les contacts de l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime avec l'équipage.

Chapitre 22

RECHERCHE DES PREUVES

22.1 L'(Les) État(s) responsable(s) d'une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t pas retenir inutilement un navire pour recueillir des preuves, ni saisir des documents originaux ou du matériel, sauf si cela est essentiel pour les besoins de l'enquête de sécurité maritime. Les enquêteurs devraient faire des copies des documents dans la mesure du possible.

22.2 L'(Les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime devrai(en)t sauvegarder les auditions de témoins et autres éléments de preuve recueillis au cours de l'enquête, de façon qu'ils ne puissent être consultés par des personnes qui n'en ont pas besoin aux fins de l'enquête.

22.3 L'(Les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t tirer parti de toutes les données enregistrées, y compris celles fournies par les enregistreurs des données du voyage, s'il en existe. Les informations des enregistreurs des données du voyage devraient pouvoir être téléchargées par l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête ou par un représentant désigné.

22.3.1 Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne dispose(nt) pas de moyens adéquats pour lire les informations d'un enregistreur des données du voyage, les États qui disposent de ces moyens devraient offrir leurs services, en tenant dûment compte :

- .1 des ressources disponibles;
- .2 des capacités du système d'affichage;
- .3 de l'obtention en temps voulu des informations affichées; et
- .4 de l'emplacement du système.

Chapitre 23

CARACTÈRE CONFIDENTIEL DES INFORMATIONS

23.1 Les États devraient veiller à ce que l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne divulgue(nt) des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime que si :

- .1 cela est nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt de la sécurité du transport et toute conséquence sur la disponibilité future d'informations en matière de sécurité pour une enquête de sécurité maritime a été prise en compte; ou
- .2 cela est autorisé à un autre titre conformément au présent Code.

23.2 Les États impliqués dans une enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code devraient veiller à ce que tout dossier de sécurité maritime en leur possession ne soit pas divulgué dans le cadre d'une procédure pénale, civile, disciplinaire ou administrative, à moins que :

- .1 l'autorité judiciaire compétente de l'État concerné décide que l'intérêt que présente sa diffusion pour l'administration de la justice l'emporte sur les conséquences négatives, au niveau national ou international, que cette divulgation peut avoir sur l'enquête de sécurité maritime ou toute enquête future; et
- .2 en fonction des circonstances, l'État qui a fourni le dossier de sécurité maritime à l'enquête de sécurité maritime autorise sa divulgation.

23.3 Le dossier de la sécurité maritime devrait être inclus dans le rapport final, ou ses appendices, uniquement s'il est pertinent pour l'analyse de l'accident ou de l'incident de mer. Les parties du dossier qui ne sont pas pertinentes et qui ne sont pas incluses dans le rapport final ne devraient pas être divulguées.

23.4 Les États ne sont tenus de communiquer à un État ayant d'importants intérêts en jeu des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime que si cela ne porte pas atteinte à l'intégrité et à la crédibilité de toute enquête de sécurité maritime menée par l'(les) État(s) qui communique(nt) les informations.

23.4.1 L'État qui communique des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime peut exiger que l'État auquel ces informations sont destinées s'engage à préserver leur caractère confidentiel.

Chapitre 24

PROTECTION DES TÉMOINS ET DES PARTIES IMPLIQUÉES

24.1 Si une personne est légalement tenue de présenter, aux fins d'une enquête de sécurité maritime, des éléments de preuve qui peuvent l'incriminer, il faudrait, dans la mesure où le droit interne le permet, empêcher que ces éléments de preuve ne soient retenus dans une procédure civile ou pénale intentée contre l'intéressé.

24.2 Une personne à laquelle il est demandé de témoigner devrait être informée de la nature et du fondement de l'enquête. Une personne à laquelle il est demandé de témoigner devrait être informée et avoir accès à une consultation juridique en ce qui concerne :

- .1 tout risque qu'elle puisse s'auto-incriminer lors de toute procédure engagée à la suite de l'enquête de sécurité maritime;
- .2 le droit de ne pas s'auto-incriminer ou de garder le silence;
- .3 les moyens de défense mis à sa disposition pour éviter que les preuves qu'elle fournira éventuellement à l'enquête de sécurité maritime ne soient utilisées contre elle.

Chapitre 25

PROJET DE RAPPORT ET RAPPORT FINAL

25.1 Les rapports d'enquête de sécurité maritime devraient être établis dans les meilleurs délais.

25.2 Dans la mesure du possible, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t envoyer, sur demande, un exemplaire du projet de rapport d'enquête de sécurité maritime aux parties intéressées pour qu'elles formulent leurs observations. Toutefois, cette recommandation ne s'applique pas lorsqu'il n'est pas garanti que la partie intéressée ne diffusera pas ou ne fera pas diffuser, ni ne publiera ou ne permettra à quelqu'un de consulter le projet de rapport d'enquête de sécurité maritime ou une partie de ce rapport, sans le consentement exprès de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

25.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t octroyer aux parties intéressées un délai de 30 jours, ou un autre délai fixé d'un commun accord pour soumettre leurs observations sur le rapport d'enquête de sécurité maritime. L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t tenir compte de ces observations avant d'établir le rapport final d'enquête de sécurité maritime et, si l'acceptation ou le rejet de ces observations aura des conséquences directes sur les intérêts des parties intéressées qui les ont soumises, il(s) devrai(en)t informer les parties intéressées de la manière dont ces observations ont été traitées. Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne reçoit(ven)t aucune observation à l'expiration du délai de 30 jours ou autre délai convenu, il(s) peu(ven)t alors établir la version finale du rapport d'enquête de sécurité maritime.

25.4 Lorsque le droit interne de l'État établissant le rapport d'enquête de sécurité maritime le permet, il faudrait éviter que le projet de rapport et le rapport final ne puissent constituer des preuves recevables dans une procédure relative à l'accident ou à l'incident de mer si celle-ci peut entraîner des sanctions disciplinaires, une condamnation pénale ou la détermination de la responsabilité civile.

25.5 À n'importe quel stade d'une enquête de sécurité maritime, des mesures de sécurité intérimaires peuvent être recommandées.

25.6 Lorsqu'un État ayant d'importants intérêts en jeu conteste l'ensemble ou une partie du rapport final d'enquête de sécurité maritime, il peut soumettre son propre rapport à l'Organisation.

Chapitre 26

RÉOUVERTURE D'UNE ENQUÊTE

26.1 L'(Les) État(s) responsable(s) d'une enquête de sécurité maritime et qui a (ont) achevé cette enquête devrait(en)t réexaminer ses (leurs) constatations et envisager de rouvrir l'enquête lorsque de nouveaux éléments de preuve présentés sont de nature à modifier sensiblement l'analyse et les conclusions qui en ont été tirées.

26.2 Lorsque de nouveaux éléments de preuve importants relatifs à un accident ou un incident de mer sont présentés à l'(aux) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime et qui a (ont) achevé cette enquête, ces éléments devraient être soigneusement évalués et transmis à d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu, à toutes fins utiles.

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 А.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, в частности, путем более высокой 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 восьмьдесят 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	12
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	14
Часть III – Рекомендуемая практика	15
Глава 15 – Административные обязанности	15
Глава 16 – Принципы расследования	15
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	17
Глава 19 – Акты незаконного вмешательства	18
Глава 20 – Уведомление вовлеченных сторон и начало расследования	18
Глава 21 – Координация расследования	19
Глава 22 – Сбор доказательств	20
Глава 23 – Конфиденциальность информации	20
Глава 24 – Защита свидетелей и вовлеченных сторон	21
Глава 25 – Проект доклада и окончательный доклад	22
Глава 26 – Повторное расследование	22

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 А.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 А.173(ES.IV) (Участие в официальных расследованиях морских аварий), принятая в ноябре 1968 года. Затем последовали другие резолюции, в том числе резолюция А.322(IX) (Проведение расследований аварий), принятая в ноябре 1975 года, резолюция А.440(XI) (Обмен информацией в целях проведения расследований морских аварий) и резолюция А.442(XI) (Персонал и материальные ресурсы, необходимые Администрациям для расследования аварий и нарушений конвенций), принятые в ноябре 1979 года, а также резолюция А.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 А.884(21) (Поправки к Кодексу по расследованию морских аварий и инцидентов, принятому резолюцией А.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

6 Совсем недавно Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года Международной организации труда (МОТ) (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 А.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 судов, плавающих под его флагом, 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.

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 А.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; и
- .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 настолько это практически возможно 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 настолько это практически возможно 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 время и дата 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 пунктах 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.

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 любых средств защиты, предоставляемых моряку с целью предотвратить использование его свидетельских показаний против него, если он предоставляет эти показания данному расследованию.

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 получающее доклад существенно заинтересованное государство подтвердить, 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 на море 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 *3quater* 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 положениях законодательства, в соответствии с которыми проводится расследование;
- .5 правах и обязанностях сторон, являющихся объектом расследования; и
- .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 на море, 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 Рекомендуются, 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);
- .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 Рекомендуются, чтобы участие включало 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 Рекомендуется, 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.

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, с должным учетом:

- .1 имеющихся ресурсов;
- .2 возможностей считывающего устройства;
- .3 своевременности считывания; и
- .4 местоположения 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:

- .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 основании расследования. Лицу, от которого требуется дача свидетельских показаний, следует предоставить информацию о возможности получения юридической консультации и разрешать доступ к такой консультации в отношении:

- .1 любой возможной опасности самооговора в любом судебном разбирательстве, проводимом после расследования;
- .2 права не оговаривать себя или сохранять молчание;
- .3 любых средств защиты, предоставляемых лицу с целью предотвратить использование его свидетельских показаний против него, если он предоставляет эти 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.

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.

RESOLUCIÓN MSC.255(84)
(adoptada el 16 de mayo de 2008)

**ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS
RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS
DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS**

(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho marítimo internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante "el Convenio"), en el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y en el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en el sentido de investigar los siniestros y comunicar a la Organización los resultados pertinentes de la investigación,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la necesidad de que se investiguen todos los siniestros marítimos muy graves,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN TAMBIÉN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.987(24)),

HABIDA CUENTA de que la investigación y el correcto análisis de los siniestros y sucesos marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los Gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.257(84), por la cual adoptó enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio para dar carácter obligatorio en virtud del Convenio a las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos;

HABIENDO EXAMINADO en su 84º periodo de sesiones el texto propuesto para el Código de Investigación de Siniestros,

1. APRUEBA el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de enero de 2010, al entrar en vigor las enmiendas a la regla XI-1/6 del Convenio;
3. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General de la Organización que remita copias de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

**CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS
PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD
DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN
DE SINIESTROS)**

Índice

	Página
Introducción	4
Parte I – Disposiciones generales	6
Capítulo 1 – Finalidad	6
Capítulo 2 – Definiciones	7
Capítulo 3 – Aplicación de los capítulos de la parte II y de la parte III	10
Parte II – Normas obligatorias	11
Capítulo 4 – Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima	11
Capítulo 5 – Notificación	11
Capítulo 6 – Obligación de investigar los siniestros marítimos muy graves	12
Capítulo 7 – Acuerdo entre el Estado de abanderamiento y otro Estado con intereses de consideración para llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima	12
Capítulo 8 – Facultades en una investigación	13
Capítulo 9 – Investigaciones paralelas	13
Capítulo 10 – Cooperación	13
Capítulo 11 – Independencia de la investigación ante las influencias externas	13
Capítulo 12 – Obtención de testimonios de la gente de mar	13
Capítulo 13 – Proyecto de informe de una investigación sobre seguridad marítima	14
Capítulo 14 – Informe de la investigación sobre seguridad marítima	15
Parte III – Prácticas recomendadas	15
Capítulo 15 – Responsabilidades administrativas	15
Capítulo 16 – Principios de investigación	16
Capítulo 17 – Investigaciones de siniestros (que no sean siniestros marítimos muy graves) y de sucesos marítimos	17
Capítulo 18 – Factores que deberían tenerse en cuenta cuando se trate de llegar a un acuerdo de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la parte II	18
Capítulo 19 – Actos de interferencia ilícita	19
Capítulo 20 – Notificación a las partes implicadas e inicio de las investigaciones	19
Capítulo 21 – Coordinación de las investigaciones	20
Capítulo 22 – Compilación de pruebas	21
Capítulo 23 – Confidencialidad de la información	22
Capítulo 24 – Protección de testigos y otras partes implicadas	22
Capítulo 25 – Proyecto de informe e informe final	23
Capítulo 26 – Reapertura de investigaciones	24

Introducción

1 El presente código incluye y desarrolla las prácticas recomendadas en las investigaciones de siniestros y sucesos marítimos recogidas en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, adoptado en noviembre de 1997 por la Organización Marítima Internacional (la Organización) mediante la resolución A.849(20). La finalidad del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos es promover la cooperación y la adopción de un enfoque común entre los Estados con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Antecedentes

2 La Organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173(ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989.

3 La Organización refundió y amplió estas diversas resoluciones al adoptar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos. La resolución A.884(21) (Enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20))), adoptada en noviembre de 1999, vino a mejorar el Código al facilitar directrices para la investigación del factor humano.

4 En el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1948, se incluyó una disposición mediante la cual se exigía a las Administraciones de los Estados de abanderamiento que investigasen todo siniestro de un buque que ondeara su pabellón si esto podía ayudar a determinar cuestiones de índole reglamentaria que hubieran podido ser un factor coadyuvante. Esta disposición se conservó en las versiones de 1960 y de 1974 del Convenio SOLAS. También se incluyó en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. Asimismo, se exige que los Estados de abanderamiento lleven a cabo investigaciones sobre determinados siniestros y sucesos marítimos en alta mar.

5 La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, abarcando su mar territorial. Este ámbito jurisdiccional dota a los Estados ribereños de derechos inherentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos que estén de algún modo relacionados con su territorio. La mayor parte de las Administraciones nacionales se han dotado de normas jurídicas que regulan la investigación de sucesos marítimos dentro de sus aguas interiores y mar territorial, independientemente del pabellón que se enarbole.

Trato de la gente de mar

6 Más recientemente, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), (que no ha entrado aún en vigor) incluye una disposición sobre la investigación de algunos siniestros marítimos graves además de establecer las condiciones de trabajo de la gente de mar. Reconociendo debidamente la necesidad de otorgar una protección especial a la gente de mar durante el curso de la investigación, la Organización adoptó, en diciembre de 2005, las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", mediante la resolución A.987(24). Estas Directrices fueron publicadas por la OMI y la OIT el 1 de julio de 2006.

Adopción del Código

7 Desde la adopción de la primera versión del Convenio SOLAS, ha habido muchos cambios tanto en la estructura del sector del transporte marítimo como en el derecho internacional. Estos cambios han supuesto que haya aumentado potencialmente el número de Estados con intereses en los procedimientos y resultados de las investigaciones sobre seguridad marítima cuando se producen siniestros o sucesos marítimos, aumentando asimismo la posibilidad de diferencias en materia de jurisdicción y procedimientos entre los Estados afectados.

8 El presente código, si bien contiene algunas disposiciones de carácter obligatorio, reconoce las diferencias existentes en las legislaciones nacionales e internacionales con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos. El código se ha elaborado con la finalidad de facilitar unas investigaciones sobre seguridad marítima objetivas para beneficio de los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, la Organización y el sector del transporte marítimo en general.

PARTE I
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1
FINALIDAD

1.1 El presente código tiene por objeto establecer un enfoque común para los Estados que debe observarse al realizar investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos. El objetivo de las investigaciones sobre seguridad marítima no es imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad. Por el contrario, una investigación sobre seguridad marítima, tal como se define en el presente código, es una investigación realizada con el objetivo de prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos. El código prevé que los Estados respondan a este objetivo mediante:

- .1 la aplicación de una metodología y unos enfoques uniformes que permitan y fomenten investigaciones de amplio alcance, según sea necesario, con miras a poner de manifiesto los factores causales y otros riesgos para la seguridad;
- .2 la presentación de informes a la Organización, para permitir una distribución amplia de la información sobre seguridad a fin de que el sector marítimo internacional pueda abordar los aspectos relacionados con la seguridad.

1.2 Una investigación sobre seguridad marítima debería estar separada y ser independiente de cualquier otra investigación. No obstante, no es el objetivo del presente código excluir cualquier otra forma de investigación, incluidas las investigaciones en los procedimientos para la adopción de medidas de ámbito civil, penal y administrativo. Asimismo tampoco es el propósito de este código que el Estado o Estados que lleven a cabo investigaciones sobre seguridad marítima se abstengan de informar plenamente sobre los factores causales de un siniestro o suceso marítimo porque de las conclusiones pueda inferirse culpabilidad o responsabilidad.

1.3 El presente código reconoce que, de conformidad con los instrumentos de la Organización, todo Estado de abanderamiento tiene el deber de llevar a cabo una investigación sobre un siniestro ocurrido a cualquiera de los buques que enarbolen su pabellón si estima que esta investigación puede ser de ayuda para determinar los cambios que podría ser conveniente introducir en las reglas actuales o si el siniestro ha generado efectos nocivos importantes para el medio ambiente. El código también toma en consideración que el Estado de abanderamiento habrá de hacer que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier siniestro o incidente de navegación en alta mar. Por otra parte, el código reconoce que cuando un siniestro o suceso marítimo ocurre dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado, ese Estado tiene derecho a investigar la causa del siniestro o suceso marítimo, si puede suponer un riesgo para la vida humana o para el medio ambiente, involucrar a las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño o afectar de otra manera al Estado ribereño.

Capítulo 2

DEFINICIONES

A los efectos de las normas obligatorias y prácticas recomendadas para llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima, regirán las siguientes definiciones:

2.1 *Agente*: cualquier persona física o jurídica que, en nombre del propietario, el arrendatario o el naviero explotador de un buque, o el propietario de la carga, facilita servicios de transporte marítimo, incluidos medios para la gestión del buque objeto de una investigación sobre seguridad marítima.

2.2 *Factor causal*: acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones tales que de no mediar:

- .1 la investigación sobre un siniestro o un suceso marítimo no habría tenido lugar; o
- .2 los efectos adversos del siniestro o el suceso marítimo posiblemente no habrían tenido lugar o no habrían sido graves;
- .3 otras acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones relacionados con alguno de los resultados que se enuncian en los párrafos .1 ó .2 *supra*, posiblemente no habrían tenido lugar.

2.3 *Estado ribereño*: un Estado en cuyo territorio, incluido su mar territorial, ha ocurrido un siniestro o un suceso marítimo.

2.4 *Zona económica exclusiva*: la zona económica exclusiva tal como se define en el artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.5 *Estado de abanderamiento*: Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque.

2.6 *Alta mar*: la alta mar, según se define en el artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.7 *Parte interesada*: organización o persona con intereses de consideración, derechos o expectativas legítimas, a juicio del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, en lo que respecta a los resultados de dicha investigación.

2.8 *Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)*: el Código internacional de gestión de la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18), enmendada.

2.9 *Siniestro marítimo*: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- .1 la muerte o las lesiones graves de una persona;
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;

- .4 los daños materiales sufridos por un buque;
- .5 la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- .6 daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
- .7 daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

2.10 *Suceso marítimo*: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un siniestro marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, la de una persona, o la del medio ambiente.

2.11 *Investigación sobre seguridad marítima*: investigación o averiguaciones (o tal como se denominen en cada país) sobre un siniestro o suceso marítimo realizadas con el objetivo de evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores casuales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias.

2.12 *Informe de la investigación sobre seguridad marítima*: es un informe que incluye:

- .1 un resumen en el que se reseñan los hechos básicos del siniestro o suceso marítimo y se señala si a resultas del mismo se han producido muertes, lesiones o contaminación;
- .2 la identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los navieros, la compañía, tal como se denomine en el certificado de gestión de la seguridad, y la sociedad de clasificación (a reserva de lo que pueda disponer la legislación nacional en materia de protección de datos);
- .3 si procede, los pormenores sobre las dimensiones y máquinas de todos los buques implicados, junto con una descripción de la tripulación, el cuadro de obligaciones y otros aspectos, tales como el tiempo de servicio a bordo;
- .4 una descripción detallada de las circunstancias del siniestro o suceso marítimo;
- .5 análisis y observaciones sobre los factores causales, incluidos los de tipo mecánico, los relativos al factor humano y los organizativos;

- .6 un examen de los resultados de la investigación sobre seguridad marítima, incluida la determinación de los aspectos de seguridad, y las conclusiones alcanzadas tras la investigación; y
- .7 en su caso, recomendaciones con miras a evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos.

2.13 *Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima*: una autoridad estatal que tiene a su cargo la realización de investigaciones de conformidad con el presente código.

2.14 *Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima*: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que acuerdan mutuamente responsabilizarse de la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con el presente código.

2.15 *Registro de seguridad marítima*: los siguientes tipos de registros, compilados para una investigación sobre seguridad marítima:

- .1 todas las declaraciones tomadas a los efectos de una investigación sobre seguridad marítima;
- .2 todas las comunicaciones entre personas en relación con la explotación del buque;
- .3 toda la información de carácter médico, o privada, referente a personas implicadas en el siniestro o suceso marítimo;
- .4 todo registro del análisis de la información o del material de prueba compilado en el curso de una investigación sobre seguridad marítima; y
- .5 información procedente del registrador de datos de la travesía.

2.16 *Daños materiales*: en relación con un siniestro marítimo, significan:

- .1 daños que:
 - .1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y
 - .1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o
- .2 la destrucción del buque o de la infraestructura marítima.

2.17 *Gente de mar*: toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque.

2.18 *Lesiones graves*: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones.

2.19 *Daño importante al medio ambiente*: daño al medio ambiente que, evaluado por el Estado o Estados afectados, o en su caso por el Estado de abanderamiento, produce efectos nocivos sustanciales en el medio ambiente.

2.20 *Estado con intereses de consideración*: un Estado:

- .1 que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .2 que es el Estado ribereño involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .3 cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un siniestro marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
- .4 en el que las consecuencias de un siniestro o suceso marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 en el que, como resultado de un siniestro marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
- .6 que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
- .7 que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

2.21 *Mar territorial*: el mar territorial tal como se define en la sección 2 de la parte II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.22 *Siniestro marítimo muy grave*: un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.

Capítulo 3

APLICACIÓN DE LOS CAPÍTULO DE LA PARTE II Y DE LA PARTE III

3.1 La parte II del presente código recoge normas obligatorias para las investigaciones sobre seguridad marítima. Algunas cláusulas se han redactado de modo que sólo son de aplicación con respecto a determinadas categorías de siniestros marítimos y sólo tienen carácter obligatorio cuando las investigaciones sobre seguridad marítima se refieren a este tipo de siniestros marítimos.

3.2 Las cláusulas de la parte III del presente código pueden referirse a cláusulas en esta parte que sólo son de aplicación a determinados siniestros marítimos. Las cláusulas de la parte III pueden recomendar que tales cláusulas se apliquen en investigaciones sobre seguridad marítima referentes a otros siniestros o sucesos marítimos.

PARTE II

NORMAS OBLIGATORIAS

Capítulo 4

AUTORIDAD A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

4.1 El Gobierno de cada Estado proporcionará a la Organización información de contacto detallada con la autoridad o autoridades que lleven a cabo las investigaciones sobre seguridad marítima dentro de su Estado.

Capítulo 5

NOTIFICACIÓN

5.1 Cuando un siniestro marítimo tenga lugar en alta mar o en una zona económica exclusiva, el Estado de abanderamiento del buque o buques afectados deberá notificarlo a los demás Estados con intereses de consideración tan pronto como sea razonablemente viable.

5.2 Cuando un siniestro marítimo tenga lugar dentro del territorio de un Estado ribereño, incluido su mar territorial, el Estado de abanderamiento y el Estado ribereño deberán notificarse mutuamente este hecho y notificarlo posteriormente a otros Estados que tengan intereses de consideración, tan pronto como sea razonablemente viable.

5.3 La notificación no deberá retrasarse debido a la falta de información completa.

5.4 **Formato y contenido:** la notificación abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, a saber:

- .1 nombre del buque y Estado de abanderamiento;
- .2 número IMO;
- .3 naturaleza del siniestro marítimo;
- .4 lugar en que ocurrió;
- .5 fecha y hora en que ocurrió el siniestro marítimo;
- .6 número de personas muertas o gravemente heridas;
- .7 consecuencias del siniestro marítimo para las personas, los bienes y el medio ambiente; y
- .8 identificación de cualquier otro buque involucrado.

Capítulo 6

OBLIGACIÓN DE INVESTIGAR LOS SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES

6.1 Se llevará a cabo una investigación sobre seguridad marítima respecto de cada siniestro marítimo muy grave.

6.2 Con sujeción a cualquier acuerdo establecido de conformidad con el capítulo 7, el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro marítimo muy grave es responsable de velar por que se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con lo dispuesto en el presente código.

Capítulo 7

ACUERDO ENTRE EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO Y OTRO ESTADO CON INTERESES DE CONSIDERACIÓN PARA LLEVAR A CABO UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

7.1 Sin que ello limite los derechos de los Estados de llevar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, cuando ocurra un siniestro marítimo dentro del territorio de un Estado, incluido su mar territorial, el Estado o Estados de abanderamiento involucrados en el siniestro marítimo entablarán consultas a fin de ponerse de acuerdo acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, atendiendo ya sea a una exigencia, o a una recomendación, de investigar de conformidad con el presente código.

7.2 Sin que ello limite los derechos de los Estados de llevar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, si ocurre un siniestro marítimo en alta mar o en la zona económica exclusiva de un Estado, y están involucrados varios Estados de abanderamiento, éstos deberán entablar consultas a fin de ponerse de acuerdo acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, atendiendo ya sea a una exigencia, o a una recomendación, de investigar de conformidad con el presente código.

7.3 En relación con uno de los siniestros marítimos a los que se hace referencia en los párrafos 7.1 ó 7.2, se podrá llegar a un acuerdo entre los Estados pertinentes y otro Estado con intereses de consideración acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

7.4 Antes de concluir un acuerdo, o si éste no se alcanzara con arreglo a lo señalado en los párrafos 7.1, 7.2 ó 7.3, las respectivas partes continuarán asumiendo las obligaciones y derechos asignados a los Estados en el presente código y en otras normas del derecho internacional sobre esta materia, por lo que respecta a la realización de sus propias investigaciones.

7.5 Al participar plenamente en una investigación sobre seguridad marítima llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración, se considerará que el Estado de abanderamiento ha dado pleno cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente código, la regla I/21 del Convenio SOLAS y el artículo 94, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Capítulo 8

FACULTADES EN UNA INVESTIGACIÓN

8.1 Todos los Estados han de velar por que en sus leyes nacionales se prevea que los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima estén facultados para subir a bordo de un buque, hacer preguntas al capitán y a la tripulación, y a cualquier otra persona afectada, y obtener pruebas a los efectos de la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 9

INVESTIGACIONES PARALELAS

9.1 Cuando el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima estén realizando dicha investigación de conformidad con el presente código, nada impide que otro Estado con intereses de consideración ejerza su derecho de llevar a cabo su propia investigación sobre seguridad marítima.

9.2 Aun cuando el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de poder dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente código, éstos y cualquier otro Estado con intereses de consideración que lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima intentarán coordinar la secuencia cronológica de sus investigaciones a fin de evitar la imposición de exigencias incompatibles a los testigos y facilitar el acceso a las pruebas en la medida de lo posible.

Capítulo 10

COOPERACIÓN

10.1 Todos los Estados con intereses de consideración han de cooperar en la medida de lo posible con el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima. Por su parte, éstos han de prever, también en la medida de lo posible, la participación de Estados con intereses de consideración.

Capítulo 11

INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN ANTE LAS INFLUENCIAS EXTERNAS

11.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de asegurarse de que los investigadores son imparciales y objetivos. Los investigadores sobre seguridad marítima han de poder elaborar un informe acerca de los resultados sin que medie injerencia alguna de personas u organizaciones que puedan verse afectadas por sus conclusiones.

Capítulo 12

OBTENCIÓN DE TESTIMONIOS DE LA GENTE DE MAR

12.1 Cuando en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se requiera que gente de mar preste testimonio, éste deberá obtenerse lo antes posible. La gente de mar deberá poder volver a su buque o ser repatriada, en la primera oportunidad. Se deberán respetar, sin excepciones, los derechos humanos de la gente de mar.

12.2 La gente de mar a la que se exija prestar testimonio será informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima. Además, la gente de mar a la que se solicite prestar testimonio deberá ser informada en relación con lo siguiente y tener acceso a asesoramiento jurídico:

- .1 el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparla en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;
- .2 su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración;
- .3 todas las garantías que se le pueden ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que preste testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 13

PROYECTO DE INFORME DE UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

13.1 Con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 13.2 y 13.3, cuando se les solicite, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima habrán de enviar una copia del proyecto de informe a un Estado con intereses de consideración para que éste pueda presentar observaciones sobre el proyecto de informe.

13.2 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima solamente están obligados a cumplir lo dispuesto en el párrafo 13.1 si el Estado con intereses de consideración que recibe el informe garantiza que no va a distribuir el proyecto de informe ni a hacer que se distribuya, ni va a publicarlo, ni a dar acceso al mismo, o a ninguna parte de éste, sin el consentimiento expreso del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, salvo que tales informes o documentos ya hayan sido publicados por el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

13.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no están obligados a cumplir lo dispuesto en el párrafo 13.1 si:

- .1 el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima solicitan que el Estado con intereses de consideración que reciba el informe garantice que la información que contenga el proyecto de informe no va a ser admitida en procedimientos civiles o penales contra la persona que facilitó el testimonio; y
- .2 el Estado con intereses de consideración se niega a dar tal garantía.

13.4 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima invitarán a los Estados con intereses de consideración a que presenten sus observaciones sobre el proyecto de informe en un plazo de 30 días o en un plazo establecido de mutuo acuerdo. El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima examinarán las observaciones antes de elaborar el informe final y si la aceptación o rechazo de las observaciones tuviera efectos directos en los intereses del Estado que las haya presentado, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima informarán al Estado con intereses de consideración acerca de la forma en que se abordaron sus observaciones. Si el Estado o Estados responsables de

la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones después de un plazo de 30 días, o después de que haya expirado el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe.

13.5 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberán tratar de verificar por todos los medios a su alcance que el proyecto de informe es exacto y completo.

Capítulo 14

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

14.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima presentarán a la Organización la versión final del informe de cada investigación sobre seguridad marítima realizada acerca de un siniestro marítimo muy grave.

14.2 Cuando se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima con respecto a un siniestro o suceso marítimo que no sea un siniestro marítimo muy grave y se elabore un informe acerca de una investigación sobre seguridad marítima que contenga información que pueda evitar o reducir la gravedad de los siniestros o sucesos marítimos en el futuro, la versión final se presentará a la Organización.

14.3 En el informe de la investigación sobre seguridad marítima al que se hace referencia en los párrafos 14.1 y 14.2 se utilizará toda la información obtenida durante la investigación sobre seguridad marítima, teniendo en cuenta su alcance, para garantizar que todos los aspectos de seguridad pertinentes se han incluido y se han entendido debidamente, de modo que se puedan tomar las medidas necesarias en materia de seguridad.

14.4 El Estado o los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de poner a disposición del público y del sector del transporte marítimo el informe final de la investigación, o bien se comprometerán a facilitar al público y al sector del transporte marítimo los pormenores necesarios para tener acceso al informe, cuando éste sea publicado por otro Estado o por la Organización.

PARTE III

PRÁCTICAS RECOMENDADAS

Capítulo 15

RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

15.1 Los Estados deberían velar por que la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima tenga a su disposición recursos materiales y financieros suficientes y personal debidamente cualificado para cumplir sus obligaciones de llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima en caso de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con lo dispuesto en el presente código.

15.2 Todos los investigadores que participen en una investigación sobre seguridad marítima deberían designarse teniendo en cuenta su formación, según lo dispuesto en la resolución A.996(25) con respecto a los investigadores marítimos.

15.3 Lo dispuesto en el párrafo 15.2 no impide, sin embargo, que se designen oportunamente a investigadores con la formación especializada necesaria para que formen parte de una investigación sobre seguridad marítima de manera temporal, ni tampoco el recurso a consultores que aporten asesoramiento especializado sobre algún aspecto de una investigación sobre seguridad marítima.

15.4 Toda persona que participe como investigador en una investigación sobre seguridad marítima o que preste asistencia en la misma debería estar obligada a actuar de conformidad con el presente código.

Capítulo 16

PRINCIPIOS DE INVESTIGACIÓN

16.1 **Independencia:** una investigación sobre seguridad marítima debería ser imparcial a fin de garantizar el libre flujo de información.

16.1.1 Para alcanzar el objetivo señalado en el párrafo 16.1, los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían ser funcionalmente independientes de:

- .1 las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo;
- .2 cualquiera que pudiera tomar la decisión de adoptar medidas administrativas o disciplinarias contra una persona u organización involucrada en un siniestro o suceso marítimo; y
- .3 las actuaciones judiciales.

16.1.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían estar libres de toda interferencia de las partes enumeradas en los apartados .1, .2 y .3 del párrafo 16.1.1 por lo que respecta a:

- .1 la recopilación de toda la información disponible relacionada con el siniestro o suceso marítimo, incluida la información consignada en los registradores de datos de la travesía y en los registros de los servicios de tráfico marítimo;
- .2 el análisis de las pruebas y la determinación de los factores causales;
- .3 la elaboración de conclusiones sobre los factores causales pertinentes;
- .4 la distribución de un proyecto de informe, para que se presenten observaciones, y la elaboración del informe final; y
- .5 si procede, la elaboración de recomendaciones sobre seguridad.

16.2 **Propósito de seguridad:** el objetivo de una investigación sobre seguridad marítima no será determinar responsabilidades ni asignar culpas. No obstante, los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima no deberían abstenerse de dar a conocer en su totalidad los factores causales en razón de que de las conclusiones pudieran derivarse culpas o responsabilidades.

16.3 **Cooperación:** cuando sea posible y compatible con las prescripciones y recomendaciones del presente código, en especial el capítulo 10 sobre cooperación, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían tratar de facilitar la máxima cooperación entre los Estados con intereses de consideración y otras personas u organizaciones que investiguen un siniestro o suceso marítimo.

16.4 **Prioridad:** las investigaciones sobre seguridad marítima deberían, en la medida de lo posible, tener la misma prioridad que cualquier otra investigación, incluidas las investigaciones de carácter penal que realice el Estado con respecto a un siniestro o suceso marítimo.

16.4.1 En consonancia con el párrafo 16.4, no debería impedirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima accedan a las pruebas en el caso de que otra persona u organización investigue por separado un siniestro o suceso marítimo.

16.4.2 Entre las pruebas a las que se debería tener acceso inmediato estarían:

- .1 las inspecciones y otros registros en poder de los Estados de abanderamiento, propietarios y sociedades de clasificación;
- .2 todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía; y
- .3 las pruebas que pueden ser facilitadas por los inspectores gubernamentales, los funcionarios de los servicios de guardacostas, los operadores de los servicios de tráfico marítimo, prácticos y otro personal marítimo.

16.5 **Alcance de una investigación sobre seguridad marítima:** para identificar correctamente los factores causales es preciso realizar una investigación metódica sin demora, que vaya mucho más allá de las pruebas inmediatas y ponga de relieve las causas subyacentes, que pueden encontrarse en lugares distantes del sitio en que ha ocurrido el siniestro o suceso marítimo, y que pueden causar otros siniestros o sucesos marítimos en el futuro. Las investigaciones sobre seguridad marítima deberían considerarse, por ello, un vehículo para identificar no solamente los factores causales directos, sino también fallos en toda la cadena de responsabilidades.

Capítulo 17

INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (QUE NO SEAN SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES) Y DE SUCESOS MARÍTIMOS

17.1 El Estado de abanderamiento de un buque implicado en un siniestro marítimo (que no sea un siniestro marítimo muy grave, los cuales se abordan en el capítulo 6 del presente código) o en un suceso marítimo debería llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima si se considera probable que una investigación sobre seguridad marítima generará información que pueda utilizarse para evitar siniestros y sucesos marítimos en el futuro.

17.2 El capítulo 7 recoge las prescripciones obligatorias para determinar cuáles serán el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, por lo que respecta a un siniestro marítimo. Cuando el acaecimiento que se investiga de conformidad con el presente capítulo sea un suceso marítimo, debería seguirse el capítulo 7 como práctica recomendada, como si se refiriese a sucesos marítimos.

Capítulo 18

FACTORES QUE DEBERÍAN TENERSE EN CUENTA CUANDO SE TRATE DE LLEGAR A UN ACUERDO DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CAPÍTULO 7 DE LA PARTE II

18.1 Cuando un Estado o Estados de abanderamiento, un Estado ribereño (de estar involucrado), u otros Estados con intereses de consideración traten de llegar a un acuerdo, de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la parte II, acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, según lo dispuesto en el presente código, deberían tenerse en cuenta los siguientes factores:

- .1 si el siniestro o suceso marítimo ocurrió en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado;
- .2 si el buque o los buques involucrados en el siniestro o suceso marítimo ocurrido en alta mar o en la zona económica exclusiva navegaron a continuación hacia el mar territorial de un Estado;
- .3 los recursos y compromisos que se requieren del Estado de abanderamiento y de otros Estados con intereses de consideración;
- .4 el alcance que pueda tener la investigación sobre seguridad marítima y la capacidad del Estado de abanderamiento u otro Estado con intereses de consideración para hacerse cargo de la investigación;
- .5 la necesidad de que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima tengan acceso a las pruebas, y la determinación del Estado o Estados que estén en mejores condiciones para facilitar dicho acceso a las pruebas;
- .6 cualquier efecto adverso percibido o real del siniestro o suceso marítimo en otros Estados; y
- .7 la nacionalidad de la tripulación, los pasajeros y otras personas afectadas por el siniestro o suceso marítimo.

Capítulo 19

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

19.1 Si en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se comprueba o se sospecha que se ha cometido un delito según lo estipulado en los artículos 3, *3bis*, *3ter* o *3quater* del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima debería adoptar inmediatamente medidas para que se informe a las autoridades de protección marítima del Estado o Estados interesados.

Capítulo 20

NOTIFICACIÓN A LAS PARTES IMPLICADAS E INICIO DE LAS INVESTIGACIONES

20.1 Cuando de conformidad con el presente código se inicie una investigación sobre seguridad marítima, el capitán, el propietario y el agente del buque involucrado en el siniestro o suceso marítimo objeto de la investigación deberían ser informados lo antes posible de:

- .1 el siniestro o suceso marítimo investigado;
- .2 la fecha y el lugar en que comenzará la investigación sobre seguridad marítima;
- .3 el nombre y los datos de contacto de la autoridad o autoridades que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima;
- .4 los pormenores pertinentes de la legislación en virtud de la cual se lleva a cabo la investigación sobre seguridad marítima;
- .5 los derechos y obligaciones de las partes objeto de la investigación sobre seguridad marítima; y
- .6 los derechos y obligaciones del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

20.2 Cada Estado debería elaborar un documento normalizado en el que se consigne la información indicada en el párrafo 20.1 y que pueda enviarse por medios electrónicos al capitán, al agente y al propietario del buque.

20.3 Teniendo presente que cualquier buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo puede continuar en servicio y que no debe retrasarse a un buque más de lo absolutamente necesario, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían iniciarla lo antes posible sin imponer demoras innecesarias al buque.

Capítulo 21

COORDINACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES

21.1 Las recomendaciones del presente capítulo deberían aplicarse de conformidad con los principios recogidos en los capítulos 10 y 11 del presente código.

21.2 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían cerciorarse de que se cuenta con pautas nacionales apropiadas para:

- .1 designar a los investigadores que llevarán a cabo la investigación sobre seguridad marítima, incluido un investigador que la dirija;
- .2 facilitar un nivel razonable de apoyo a los integrantes de la investigación sobre seguridad marítima;
- .3 elaborar una estrategia para la investigación sobre seguridad marítima, en contacto con otros Estados con intereses de consideración;

- .4 garantizar que la metodología que se utiliza en la investigación sobre seguridad marítima es compatible con la recomendada por la Organización en la resolución A.884(21);
- .5 garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta todas las recomendaciones o instrumentos publicados por la Organización o la Organización Internacional del Trabajo, pertinentes para la realización de una investigación sobre seguridad marítima; y
- .6 garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta los procedimientos de gestión de la seguridad y la política de seguridad del naviero por lo que respecta al Código IGS.

21.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían permitir que un Estado con intereses de consideración participe, en la medida en que sea posible, en los aspectos de la investigación que le conciernan.

21.3.1 Los representantes del Estado con intereses de consideración participante deberían poder:

- .1 hacer preguntar a los testigos;
- .2 ver y examinar las pruebas y obtener copias de la documentación;
- .3 presentar declaraciones respecto de las pruebas, formular observaciones y ver reflejadas sus opiniones debidamente en el informe final; y
- .4 recibir el proyecto de informe y el informe final de la investigación sobre seguridad.

21.4 En la medida de lo posible, los Estados con intereses de consideración deberían ayudar a los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima facilitándoles el acceso a la información pertinente. En la medida de lo posible, también debería permitirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima consulten con inspectores del Gobierno, funcionarios del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo, prácticos y demás personal marítimo de los Estados con intereses de consideración.

21.5 El Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo debería colaborar facilitando el acceso a la tripulación a los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 22

COMPILACIÓN DE PRUEBAS

22.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no deberían detener un buque innecesariamente para obtener pruebas de él, ni sacar de él documentos originales o equipo a menos que sea fundamental para los fines de la investigación. Los investigadores deberían hacer copias de los documentos cuando sea posible.

22.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían custodiar los registros de las entrevistas y otras pruebas obtenidas durante la investigación de manera que no pueda acceder a ellos nadie que no los necesite para los fines de la investigación.

22.3 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían utilizar eficazmente todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía, si los hay. Los registradores de datos de la travesía deberían ponerse a disposición de los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima o de un representante designado para que éstos puedan descargar la información.

22.3.1 En el caso de que el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no dispongan de los medios adecuados para leer un registrador de datos de la travesía, los Estados que posean estos medios deberían ofrecer sus servicios teniendo debidamente en cuenta:

- .1 los recursos disponibles;
- .2 la capacidad de los medios de lectura;
- .3 la rapidez de la lectura; y
- .4 la ubicación de dichos medios.

Capítulo 23

CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN

23.1 Los Estados deberían garantizar que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima sólo revelarán información de un historial de seguridad marítima cuando:

- .1 sea necesario o conveniente para la seguridad del transporte y se tomen en consideración las consecuencias con respecto a la disponibilidad en el futuro de este tipo de información para una investigación sobre seguridad marítima; o
- .2 así lo permita el presente código.

23.2 Los Estados que participen en una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con el presente código deberían asegurarse de que no se revela ningún registro de seguridad marítima que esté en su posesión, en el curso de un procedimiento penal, civil, disciplinario o administrativo, a menos que:

- .1 la autoridad competente de la administración de justicia del Estado en cuestión determine que cualquier efecto negativo, tanto a nivel nacional como internacional, que pudiera tener el revelar la información en cualquier investigación en curso o futura sobre seguridad marítima, queda ampliamente compensado por el interés público en la administración de justicia; y
- .2 dadas las circunstancias, el Estado que facilitó el registro de seguridad marítima a la investigación sobre seguridad marítima dé su autorización.

23.3 Los registros de seguridad marítima deberían incluirse en el informe final, o en sus apéndices, sólo cuando sean pertinentes para el análisis del siniestro o suceso marítimo. No

deberían revelarse las partes de los registros que no sean pertinentes y que no se hayan incluido en el informe final.

23.4 Los Estados sólo han de divulgar la información de un registro de seguridad marítima a un Estado con intereses de consideración si, al hacerlo, no se compromete la integridad y la credibilidad de cualquier investigación sobre seguridad marítima que estén llevando a cabo el Estado o Estados que facilitan la información.

23.4.1 El Estado que facilite la información de un registro de seguridad marítima puede exigir que el Estado que reciba la información se comprometa a garantizar su confidencialidad.

Capítulo 24

PROTECCIÓN DE TESTIGOS Y OTRAS PARTES IMPLICADAS

24.1 Si para los fines de una investigación sobre seguridad marítima la ley exige que una persona física presente pruebas, y éstas pudieran conducir a su inculpación, tales pruebas, en la medida que lo permita la legislación nacional, no deberían admitirse en procedimientos civiles o penales contra dicha persona.

24.2 Toda persona a la que se le solicite que preste testimonio debería ser informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima. Además, la persona a la que se le solicite prestar testimonio debería ser informada en relación con lo siguiente y tener acceso a asesoramiento jurídico:

- .1 el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparla en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;
- .2 su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración;
- .3 todas las garantías que se le pueden ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que preste testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 25

PROYECTO DE INFORME E INFORME FINAL

25.1 Los informes de una investigación sobre seguridad marítima deberían finalizarse lo antes posible.

25.2 Cuando así se solicite y sea posible, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían enviar una copia del proyecto de informe de la investigación sobre seguridad marítima a las partes interesadas, para que presenten observaciones. No obstante, esta recomendación no será aplicable cuando no haya garantía de que la parte interesada no distribuirá, hará que se distribuya, publicará o facilitará el acceso al informe de la investigación sobre seguridad marítima, o a cualquier parte del mismo, sin el consentimiento expreso del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

25.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían permitir a la parte interesada que disponga de 30 días o de cualquier otro plazo mutuamente

acordado para presentar sus observaciones acerca del informe de la investigación sobre seguridad marítima. El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían examinar las observaciones antes de elaborar el informe final de la investigación sobre seguridad marítima y, si la aceptación o el rechazo de las observaciones tuviera efectos directos en los intereses de la parte interesada que las hubiese presentado, el Estado o los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían notificar a la parte interesada cómo se abordaron las observaciones. Si el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones una vez transcurrido un plazo de 30 días o el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe de la investigación sobre seguridad marítima.

25.4 Cuando así lo permita la legislación nacional del Estado que elabore el informe de la investigación sobre seguridad marítima, debería evitarse que el proyecto de informe o el informe final puedan presentarse como pruebas en procedimientos relacionados con el siniestro o suceso marítimo que puedan conducir a la adopción de medidas disciplinarias, a la inculpación penal o a la determinación de responsabilidad civil.

25.5 En cualquier etapa de la investigación sobre seguridad marítima se podrá recomendar la adopción de medias provisionales de seguridad.

25.6 Cuando un Estado con intereses de consideración esté en desacuerdo con la totalidad o parte del informe final de una investigación sobre seguridad marítima, podrá presentar su propio informe a la Organización.

Capítulo 26

REAPERTURA DE INVESTIGACIONES

26.1 Una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, el Estado o Estados responsables de la misma deberían examinar de nuevo sus resultados y considerar la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar sustancialmente el análisis y las conclusiones alcanzadas.

26.2 Cuando, una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, se presenten al Estado o Estados responsables de la misma nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo, debería hacerse una evaluación completa de dichas pruebas y éstas deberían remitirse a los demás Estados con intereses de consideración para que éstos aporten la contribución apropiada.

CERTIFIED TRUE COPY of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 16 May 2008, at its eighty-fourth session and attached at annex to resolution MSC.255(84) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents) qui a été adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008, et qui fait l'objet de l'annexe de la résolution MSC.255(84) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (кодекс расследования аварий) одобренного на восемьдесят четвертой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации резолюцией MSC.255(84) Комитета, подлинный текст которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros) adoptado el 16 de mayo de 2008 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 84^o período de sesiones mediante la resolución MSC.255(84), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

9/JI/2008